

Krise und Konjunktur: die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft von der Weltwirtschaftskrise bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges

Keitsch, Christine

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Keitsch, C. (2005). Krise und Konjunktur: die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft von der Weltwirtschaftskrise bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 28, 135-196. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-55835-2>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

► CHRISTINE KEITSCH

Krise und Konjunktur: Die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft von der Weltwirtschaftskrise bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges

Einleitung

Der folgende Aufsatz beschäftigt sich mit der Situation der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (FSG) von den 1920er und 1930er Jahren bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges. Die Geschichte des renommierten Flensburger Unternehmens ist bereits vielfach dokumentiert und aufgearbeitet worden. An dieser Stelle sei dabei vor allem auf die Publikationen von Gert-Uwe Detlefsen hingewiesen, die in den 1980er Jahren zum Thema erschienen sind und sich vor allem auf schiffbauliche Zusammenhänge und eine Präsentation der auf der FSG gebauten Schiffe beschränken, wirtschaftliche und vor allem soziale Komponenten und Zusammenhänge dabei allerdings fast völlig ausblenden.

Hier sollen andere Schwerpunkte gesetzt werden: Im Blickpunkt der Darstellung stehen in erster Linie die wirtschaftlichen Geschehnisse des Unternehmens, die im Zusammenhang mit den sozialen und politischen Rahmenbedingungen jener Zeit betrachtet werden sollen. Wie für alle deutschen Schiffbau-Unternehmen, so war die sogenannte »Zwischenkriegszeit« auch für die FSG von schweren Umbrüchen geprägt, bedingt durch Inflation und Weltwirtschaftskrise, die seitens der Geschäftsführung die Entwicklung neuer Überlebensstrategien, unternehmerischen Mut, Fantasie und Risikobereitschaft, ökonomischen Weitblick und nicht zuletzt politisches Fingerspitzengefühl erforderten.

Das dem vorliegenden Aufsatz zugrunde liegende Literatur- und Quellenmaterial wurde ergänzt durch reichhaltiges Bildmaterial sowie einige von der Autorin während der letzten vier Jahre durchgeführte Befragungen von Zeitzeugen, die über bestimmte Aspekte von Werftarbeit und Schiffbau jener Zeit Auskunft geben und daher als wichtige Ergänzung der ansonsten eher nüchternen Quellen gelten können.

Einen reichen Fundus bislang nur wenig bekannten Bildmaterials bieten ferner die Fotoalben und Erinnerungen des Maschinenbaumeisters Christian Möller, die im Flensburger Stadtarchiv vorhanden sind. Dabei gibt Möller durchaus einige Rätsel auf. Obwohl offensichtlich ein überzeugter Nationalsozialist, hielt er sich doch nicht an das ab 1939 ausgesprochene Fotografierverbot. Tatsächlich wurde, wie er selbst in seinen Erinnerungen berichtet, seine Kamera kurzfristig beschlagnahmt. Er erhielt sie jedoch offenbar zurück, denn ihm verdanken wir etliche Aufnahmen der bei der FSG gebauten U-Boote, deren Bau strikter Geheimhaltung unterlag.

Zu den von der Autorin benutzten Archiven zählt vor allem das Flensburger Stadtarchiv, in dem eine große Anzahl an Dokumenten und Unterlagen, die FSG betreffend, erhalten sind.

Dazu gehören in erster Linie die *Copie-Bücher* des Aufsichtsrats der FSG, die aufschlussreiche Briefwechsel und Akten enthalten. Darüber hinaus sind einige Konvolute mit Werftarchivalien im Archiv des Flensburger Schiffahrtsmuseums vorhanden, auf die ebenfalls zurückgegriffen werden konnte.

Das in diesem Zwischenbericht abgebildete Bildmaterial stammt zum überwiegenden Teil aus den oben bereits genannten Quellen. Darüber hinaus wurden Fotografien aus dem Bestand des Flensburger Schiffahrtsmuseums verwendet.

Um eine bessere Lesbarkeit zu gewährleisten und die Darstellung übersichtlich zu gestalten, wurde auf Quellen- und Literaturverweise in Form von Fußnoten oder Anmerkungen verzichtet. Jedwedes für die Ausführungen benutzte Material ist in einer im Anhang befindlichen ausführlichen Liste zusammengefasst. Zitate sind als solche ausdrücklich gekennzeichnet und im Text benannt.

Die FSG bis Mitte der 1920er Jahre

Die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft wurde bereits 1872 von Flensburger Reedern und Unternehmern gegründet und zählt so zu den ältesten industriellen Schiffbau-Unternehmen in Deutschland. Sie erwies sich von Beginn an als erfolgreich. Schon am 8. Juni 1889, also nur rund 17 Jahre nach Gründung, lief mit dem 1244 t großen Dampfer HANS JOST die Baunummer 100 vom Stapel. Acht Jahre später, am 3. Juli 1897, absolvierte bereits die Baunummer 200, die für eine Bremer Reederei gebaute LÖWENBURG, ihre Probefahrt auf der Flensburger Förde. Die Auftragsbücher für Schiffsneubauten waren gut gefüllt. Darüber hinaus war für die Ausführung von Reparaturen schon 1892 ein sogenanntes »Off-Shore-Dock« bei der FSG konstruiert, gebaut und in Betrieb genommen worden. Es war 250 Tage im Jahr ausgebucht.

Die FSG hatte sich nicht nur innerhalb weniger Jahre einen guten Namen in ganz Europa erworben, sie hatte sich auch zum größten Arbeitgeber der Stadt entwickelt. Mit Hilfe großer Investitionen in den Einsatz modernster Techniken und der Erweiterung des Standortes um die sogenannte »Neue Werft«, die 1902 weiter nördlich am Fördeufer eingeweiht werden konnte, hatte sich die FSG zur vorletzten Jahrhundertwende an die Spitze der deutschen Schiffbau-Unternehmen emporgewirtschaftet. Tjard Schwarz und Ernst von Halle führen die FSG in ihrem 1902 erschienenen Werk mit dem Titel: »Die Schiffbauindustrie in Deutschland und im Auslande« an dritter Stelle hinter Blohm & Voss und dem Stettiner Vulkan auf.

Zwar brachen von 1905 bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges durchaus auch schwierigere Zeiten an, bedingt durch eine allgemeine Schifffahrtskrise, doch durch den Einstieg in den Spezialschiffbau und die weitere Forcierung des Dockbaus konnte sich die Flensburger Werft nicht nur weiterhin gut am Markt behaupten, auch die Mitarbeiterzahlen stiegen kontinuierlich an: von 2000 im Jahre 1900 bis auf knapp 3000 im Jahre 1913, da, wie es in einer 1947 aus Anlass des 75-jährigen Bestehens der FSG abgefassten Festschrift heißt, *durch vergrößerten Umsatz die Rentabilität gesteigert werden sollte*. In dieser Zeit konnten rund 140 Baunummern fertiggestellt werden, davon allein 1913 sieben Dampfer und eine Dockhälfte.

Im Grunde kann somit postuliert werden, dass die Geschichte der FSG bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges eine zwar durchaus von kleineren Einbrüchen getrübe, aber dennoch von wirtschaftlichem Aufschwung und Expansion gekrönte »Erfolgsgeschichte« darstellt.

Mit dem Kriegsausbruch änderte sich diese Situation erstmals grundlegend. Zwar konnte die Werft mit einer stark reduzierten Belegschaft weiterhin Handelsschiffe bauen und wurde nicht zum Kriegsschiffbau herangezogen, wenngleich 1917 ein Torpedobootsdock für die Kaiserliche Werft in Kiel abgeliefert wurde. Aber die insgesamt neun fertiggestellten Schiffe wurden nach Ende des Krieges von den Siegermächten konfisziert. Ein Verlust, der allerdings insofern zu ver-

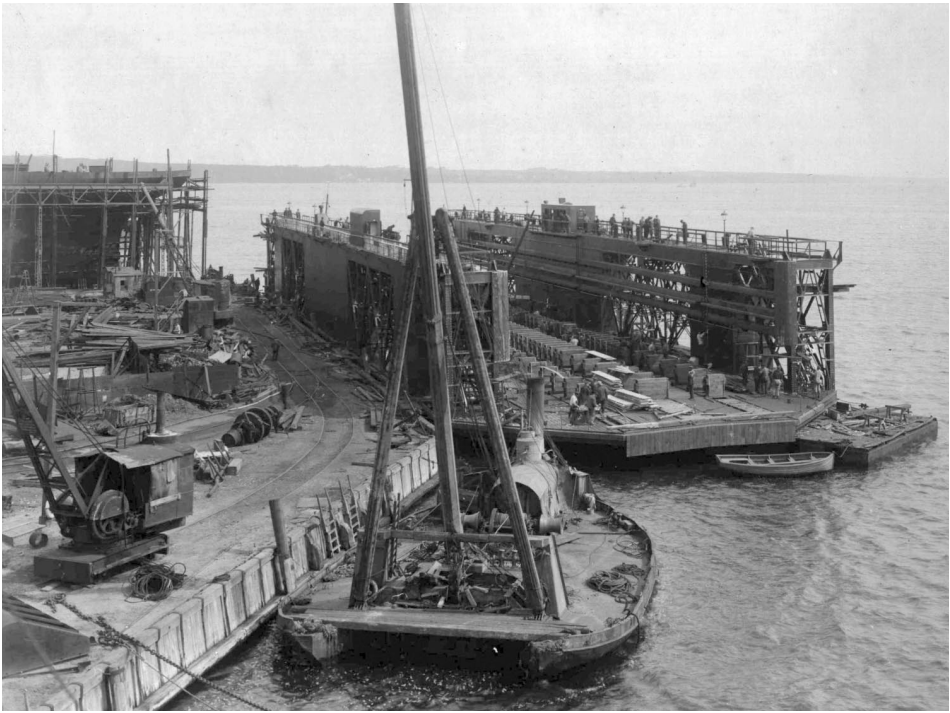


Abb. 1 Das 1917 auf der FSG gebaute und für die Kaiserliche Werft in Kiel gelieferte Torpedobootsdock vor der Ausrüstungswerft. (Foto: Flensburger Stadtarchiv/Sammlung Möller)

schmerzen war, als durch die Nichteinbeziehung der FSG in die Kriegswirtschaft nach dem Kriegsende sofort gestattet wurde, mit dem Handelsschiffbau fortzufahren – wenn auch unter den starken Einschränkungen der Siegermächte, die allen deutschen Werften den Bau von Schiffen über 1000 BRT zunächst untersagten. Es gelang aber tatsächlich, Auftraggeber zu finden, die Schiffe dieser Größe orderten. Über das harte Ringen der Geschäftsleitung, nach dem Krieg und unter den gegebenen Bedingungen nicht nur neue Auftraggeber zu finden, sondern auch den Betrieb aufrechtzuerhalten, was vor allem angesichts des Material- und Brennstoffmangels im Winter 1919 fast zum vollständigen Erliegen des Baubetriebs geführt hätte, geben die wenigen noch erhaltenen Berichte des Aufsichtsrates eindringlich Aufschluss. Immerhin beschäftigte die FSG Ende April 1919 bereits wieder 1800 Arbeiter.

Mit dem Erlass des Gesetzes über die Reichsbeihilfen für den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte wurde seitens der Generalversammlung der FSG am 19. Mai 1920 beschlossen, das vorhandene Aktienkapital auf 6 600 000 Mark zu verdoppeln, um – wie es in der erwähnten Festschrift zum 75-jährigen Bestehen des Unternehmens heißt – *allen finanziellen Ansprüchen gerecht zu werden*. Noch im selben Jahr konnten vier große Frachtdampfer auf Kiel gelegt werden. Darüber hinaus wurden das Areal erheblich erweitert und auch die technischen Anlagen ausgebaut. Unter anderem wurde 1921 eine Sauerstoff-Anlage eingerichtet, mit der auch Kunden des gesamten Flensburger Umkreises versorgt bzw. beliefert werden konnten.

Die Inflation brachte im lakonischen Wortlaut der bereits zitierten Festschrift *der Werft große Verluste*. *Wenn auch das Reich die Finanzierung der Schiffsneubauten übernahm, so war es doch unmöglich, die eingehenden Baugelder sofort wieder in Waren anzulegen, so deren Verfasser, Ove Lempelius, der von 1912 bis nach dem Zweiten Weltkrieg Geschäftsführer des*

Unternehmens war. Die Löhne stiegen in schwindelerregende Höhen, ohne dass für dieses Geld noch irgendwelche Gegenwerte zu erhalten waren. Die FSG entschloss sich daher, Vorschüsse auf die Gehälter in Form von Brot und Margarine auszugeben. Darüber hinaus wurden wöchentlich zwei Rinder und zwei Schweine geschlachtet, *damit der Arbeiter bei Lohnempfang sofort billiges Fleisch kaufen konnte*, wie Lempelius schrieb.

Doch 1923 war der Spuk der Inflation vorbei. In diesem Jahr liefen drei Schiffe vom Stapel: Die OLDENBURG, die für die Hamburg-Amerika Linie gebaut wurde, die QUARTA für die Flensburger Dampfschiffahrtsgesellschaft von 1869 und die AUGUST THYSEN, die von der Thyssen GmbH, Hamburg, in Auftrag gegeben worden war. Kurz nach dem Ende des Ersten Weltkrieges hatte der rheinische Großindustrielle August Thyssen große Teile der FSG-Aktien aufgekauft. Seitdem waren in den jährlichen Geschäftsberichten der FSG auch die Namen von August und Fritz Thyssen unter denen des Aufsichtsrats zu finden.

Kurzfristig stabil: Die Lage von 1925 bis 1928

Bis 1925 hatte sich die Lage der Werft wieder einigermaßen stabilisiert. Lempelius spricht diesbezüglich von einer *ruhigeren Geschäftslage*. Und weiter fährt er fort:

Es war für die Werft ein besonderes Ereignis, in diesem Jahr für die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft Kosmos unter Bau-Nr. 364, Dampfer RAMSES, ein Motorschiff von 11 000 t Tragfähigkeit bauen zu können. Dieses Schiff war mit einem doppelt wirkenden 6-Zylinder-Zweitaktmotor von 4400 PS mit 84 Umdrehungen in der Minute auszurüsten. Es wurde im Mai 1926 geliefert und brachte dem Erbauer des Motors, der MAN, und auch der Werft einen durchschlagenden Erfolg.

Somit ging bei der FSG, wie auf anderen deutschen Werften auch, die Zeit des Dampfschiffbaus langsam vorbei, und es wurden in der Folge zunehmend Motorschiffe geordert und gebaut. Zwar hatte die Werft schon 1920 erste Erfahrungen mit dem Bau des Küstenmotorschiffes ERNA DAVID gemacht, das aus einem bereits vorhandenen Rumpf eines nicht fertiggestellten Minensuchers konstruiert wurde. Doch erst mit der RAMSES gehörte das Motorschiff zum festen und regelmäßigen Bestandteil des FSG-Bauangebots. Auch die gleichfalls 1925 im Auftrag der Hamburger Reederei Horn als Fracht- und Passagierschiff gebaute FRIEDA HORN war mit einer MAN-Maschine ausgestattet. Im selben Jahr schloss die FSG mit dieser Motorenbau-Firma einen Lizenzvertrag ab, um künftig deren Schiffsmaschinen selber bauen zu können – ein Vorhaben, das allerdings dann doch nicht in die Tat umgesetzt wurde.

Wenngleich die bereits zitierten Autoren von einer *stabilen* Lage der FSG ab 1925 sprechen, so ist doch aus den jährlich erscheinenden Geschäftsberichten jener Zeit etwas anderes herauszulesen. Beispielsweise ist dem Geschäftsbericht für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 1925, der auf der 52. ordentlichen General-Versammlung am 26. Juni 1926 herausgegeben wurde, Folgendes zu entnehmen:

Das Jahr 1925 hat für die Werft einen unbefriedigenden Verlauf genommen, der einerseits durch die hohen Steuern und Abgaben und andererseits durch dauernde Lohnerhöhungen verursacht ist.

Die Beschäftigung war auch im verflossenen Geschäftsjahr, der allgemeinen Wirtschaftslage im Schiffbaugewerbe entsprechend, ungenügend. Fortlaufend Aufträge zu lohnenden Preisen zu erhalten, war uns nicht möglich.

Für das laufende Geschäftsjahr haben wir verschiedene Aufträge hereinbekommen, so daß wir unseren heutigen verringerten Arbeiterstand bis zum Herbst durchzuhalten in der Lage sind.

Wie der Bericht weiter ausführt, musste das Geschäftsjahr mit einem Verlust abgeschlossen werden. Der erwähnte Maschinenbaumeister Christian Möller, der seit 1913 für die FSG tätig

war und diese schwierigen Zeiten selbst miterlebt hatte, schrieb dazu 1948 in seinen Erinnerungen »35 Jahre Maschinenbau der FSG«:

War die Geschäftslage der Werft im allgemeinen nicht günstig, so ließ die Werftleitung nichts unversucht, Arbeit zu verschaffen. Die Werftarbeiterschaft war bemüht, daß wieder ordentliche und tüchtige Arbeit geleistet wurde, damit wir den guten Klang unseres Hammers erneuern könnten.

In bunter Reihe wurden Frachtdampfer, Hilfsfahrzeuge, Turbinen- und Motorschiffe gebaut, für die Werft »technisch« ein Erfolg, verdienstlich war die Sache allerdings nicht.

Da die Lage schlecht war, hatte die FSG 1925 auch einige kleinere Aufträge angenommen. So wurde eine Reihe von Spülprähmen für das Wasserbauamt Genthin konstruiert. Auch das folgende Geschäftsjahr ließ noch keine Euphorie aufkommen. Im entsprechenden Geschäftsbericht heißt es:

Das Jahr 1926 stand gleich wie die Vorjahre unter dem Druck der im Schiffbaugewerbe herrschenden Krise, sodaß eine genügende Beschäftigung unserer Werft nicht zu erzielen war.

Zu den am Schluß des Vorjahres vorhandenen Aufträgen war es nur möglich, einige neue bei schärfster Konkurrenz zu erlangen. Wir waren mehrfach gezwungen, Leute zu beschäftigen, die für weiter hinausliegende Arbeiten unentbehrlich waren. Ein ökonomischer Betrieb, durch den ein größerer Teil der Unkosten hätte gedeckt werden können, war nicht durchzuführen.

Dementsprechend musste auch dieses Geschäftsjahr mit einem erheblichen Verlust abschließen. Der Bericht fährt immerhin etwas positiver gestimmt fort:

Bei Schluß des Geschäftsjahres ist eine Belebung der Wirtschaftslage im deutschen Schiffbau eingetreten, indem die Reedereien umfangreiche Neubaubestellungen tätigten. – Auch uns sind Aufträge erteilt worden auf 2 Turbinendampfer von je 9400 To. Tragfähigkeit und 1 Motorschiff von 10 000 To. Tragfähigkeit sowie auf 4 Dampfer von je ca. 2600 To. Tragfähigkeit.

Durch die aus dem Vorjahre noch zu erledigenden und die neuen Aufträge sind wir in der Lage, den Betrieb rationeller zu gestalten, sodaß das Ergebnis des nächsten Jahres ein besseres zu werden verspricht. Nicht außer Acht zu lassen ist, daß die erzielten Preise noch immer gedrückt sind und sowohl Löhne als Materialien eine steigende Tendenz zeigen.

1926 liefen mit den Baunummern 403 und 404 zwei Frachtdampfer für die Hamburger Reederei Russ sowie das Fracht- und Passagierschiff KARNAK für die Deutsch-Australische-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Hamburg bei der FSG vom Stapel. 1927 wurden insgesamt fünf Schiffe abgeliefert: ein weiterer Frachtdampfer für die Reederei Russ, die MARQUARDT für die Flensburger Reederei Marquardt Petersen, das Fracht- und Passagierschiff ARUCAS für den Norddeutschen Lloyd, Bremen, sowie die Frachtdampfer HÖCHST und LEUNA für die Hamburg-Amerika Linie. Entsprechend las sich der Geschäftsbericht des Jahres 1927 – obgleich verhalten – doch schon etwas optimistischer:

Im Geschäftsjahr 1927 ist es uns gelungen, den Betrieb gegenüber dem Vorjahre infolge eines verstärkten Auftragsbestandes, rationeller zu gestalten: andererseits haben sich aber auch unsere Befürchtungen, daß das Ergebnis durch die zu erzielenden nur unzulänglichen Preise und die stetig steigenden Löhne und Materialpreise eine wesentliche Beeinträchtigung erfahren würde, bewahrheitet.

Immerhin konnte das Geschäftsjahr mit einem – wenngleich geringen – Gewinn abgeschlossen werden, erstmals seit Ende des Krieges! Allerdings musste zur Verringerung des noch bestehenden Verlustes ein Betrag in Höhe von 8597,83 Reichsmark, der, wie es hieß, auf RM 447 555,77 auf neue Rechnung vorzutragen wäre, verwendet werden. Weiter ist zu lesen:

Die am Schlusse des Geschäftsjahres noch unerledigten Aufträge sowie eine neuerdings – für einen lückenlosen Betrieb allerdings zu spät – erfolgte Bestellung zweier Dampferneubauten



Abb. 2 Arbeiter in der Kupferschmiede der FSG. Aufnahme aus den 1920er Jahren. (Foto: Archiv Flensburger Schiffahrtsmuseum)

von je 9000 Tonnen Tragfähigkeit geben uns für das laufende Jahr weiterhin Beschäftigung im gegenwärtigen Rahmen.

1928 schien es endgültig wieder bergauf zu gehen, obwohl das Unternehmen – wie andere Werften auch – mit einem Arbeitskampf konfrontiert wurde, an dem sich die gesamten Werftarbeiter Norddeutschlands, immerhin fast 50 000 Menschen, beteiligten. Er begann am 1. Oktober des Jahres, zog sich über insgesamt 14 Wochen hin und kann als einer der wohl am erbittertsten geführten Streiks während der Zeit der Weimarer Republik gelten. So ist denn auch im Geschäftsbericht des Jahres zu lesen:

Das Geschäftsjahr 1928 verlief bis Ende September ohne Störungen. Durch den am 1. Oktober einsetzenden, am Schluß des Geschäftsjahres noch anhaltenden Streik, von dem die ganze Schiffbauindustrie betroffen wurde, haben wir selbstverständlich einen beträchtlichen Schaden erlitten. Die Fertigstellung und die Ablieferung von Neubauten wurden durch den Streik verschoben und das finanzielle Ergebnis nicht unwesentlich beeinträchtigt.

Trotz alledem konnte das Unternehmen einen – im Gegensatz zum Vorjahr – stattlichen Gewinn von 305 681,29 Reichsmark verbuchen, der den Verlustsaldo, der durch die vorangegangenen Jahre entstanden war, erheblich reduzierte. Weiter heißt es: *Die vorliegenden Aufträge geben uns volle Beschäftigung im bisherigen Rahmen für das laufende Geschäftsjahr.*

Insgesamt fünf Schiffe konnten 1928 abgeliefert werden: das Fracht- und Passagierschiff *BURGENDLAND* für die Hamburg-Amerika Linie, die *GEMMA* für die Flensburger Reederei Holm & Molzen, die *ANNA M. PETERSEN* für die Flensburger Reederei Marquardt Petersen, die *QUINTA* für die Flensburger Dampfschiffahrts-Gesellschaft von 1869 und die *NEPTUN* für die Flensburger Schiffsparten-Vereinigung.

1929: Das Jahr der weltweiten Wirtschaftskrise

Wie die vorliegende Bilanz ausweist, ist es uns im Rechnungsjahr 1929 gelungen, bei normalen Abschreibungen die bestehende Unterbilanz zu beseitigen. Ein besseres Resultat wurde durch die mit dem ersten Januar abermals eingetretene Lohnerhöhung und die anhaltend gedrückte Marktlage verhindert.

Auch für das laufende Jahr haben sich die Aussichten bisher nicht gebessert. Die übernommenen Aufträge geben uns keine ausreichende Beschäftigung. Die Beschaffung neuer Aufträge wird durch die ungünstige wirtschaftliche Lage fortlaufend erschwert.

So lautet lapidar der Bericht für das Geschäftsjahr 1929. Er zeigt, dass es der FSG nunmehr gelungen war, die Verluste der vorangegangenen Jahre auszugleichen. Somit schien der Aufschwung endgültig geschafft zu sein. Doch mittlerweile war eine internationale Wirtschaftskrise ungeahnten Ausmaßes ausgebrochen.

Am sogenannten »Schwarzen Freitag«, dem 25. Oktober 1929, brach die New Yorker Börse zusammen. Dieses Ereignis sollte sich als auslösendes Moment für den weltweiten Zusammenbruch einer bereits stagnierenden Wirtschaft erweisen. Der drastische Rückgang des Kapitalstroms von den USA nach Europa durch die rückläufigen Importe und vor allem das für die deutsche Wirtschaft besonders fatale Abziehen der Auslandskredite führten zu einer katastrophalen Situation. Bis 1932 fiel das Welthandelsvolumen um 25 Prozent. Der deutsche Warenexport sank von 1929 bis 1932 von 13,5 auf 5,7 Milliarden Reichsmark. Die industrielle Produktion des Deutschen Reiches ging um 40 Prozent zurück. Konkurse, Bankzusammenbrüche und Massenarbeitslosigkeit sowie, damit einhergehend, eine große Verelendung breiter Bevölkerungsschichten waren die Folgen dieser Misere, die sich natürlich auch auf den Schiffbau auswirkte.

Flensburg befand sich unter den Städten des Deutschen Reiches dazu noch in einer speziellen Situation, die sich schon während der gesamten 1920er Jahre wenig positiv ausgewirkt hatte: *Wenn allgemein der Zeitraum von 1924 bis 1929 als Jahre des wirtschaftlichen Aufschwungs, ja der Hochkonjunktur in Deutschland bezeichnet werden können, so gilt das für die Stadt Flensburg nur bedingt. Zu groß waren die Veränderungen, die sich durch die neue Grenzlage ergaben. Dazu kamen die allgemeinen Kriegsfolgen, wie der Flensburger Historiker Gerd Vaagt treffend festhält.*

Er weist nach, dass der Umsatz bei insgesamt 55 Industriebetrieben Flensburgs von 1913 bis 1926 um 95 Prozent zurückging, wobei fast alle Industriezweige betroffen waren. Von 1927 bis 1929 gingen im Bereich der Industrie- und Handelskammer Flensburg rund 2000 Arbeitsplätze in der eisen- und metallverarbeitenden Industrie verloren. Die Arbeitslosigkeit wurde für Flensburg zu einem großen sozialen Problem: die Zahlen stiegen von 2797 im Jahre 1928 auf einen Höchststand von 8983 Menschen im Jahr 1932. Zugleich nahmen die Konkurse und Vergleiche zu: Waren es 1928 69 Konkurse und 18 Vergleiche gewesen, so steigerte sich diese Zahl im Jahre 1932 auf 99 Konkurse und 39 Vergleiche. Die Flensburger Wirtschaft lag am Boden.

Schon 1928 wurde in einer »Denkschrift« der Stadt Flensburg beklagt, dass diese Misere nicht nur durch die allgemein schlechte Wirtschaftssituation, sondern vor allem durch die Abtretung Nordschleswigs und die dadurch verursachte ungünstige Grenzlage der Stadt verschärft worden sei. So ist zu lesen:

Verhängnisvoll blieb jedoch der Verlust des nördlichen Absatzgebietes für den Großhandel sowie für Teile der Flensburger Industrie, welche nunmehr im Norden, unmittelbar vor den Toren der Stadt, auf die Zollschranken stießen. [...] Besonders bemerkbar macht sich auch, daß der größte Betrieb Flensburgs, die Schiffswerft, durch das Überangebot an Werften bei nicht in gleicher Weise vorhandenem Angebot von Schiffsaufträgen sich gezwungen sah, den Arbeiterbestand um 3/5 zu verringern.



Abb. 3 Die JEAN JADOT und die EMILE FRANQUI vor der Ausrüstungswerft. Die beiden Frachter für eine belgische Reederei gehörten zu einer Reihe von insgesamt fünf Dampfern, die 1929 von der FSG gebaut wurden. (Foto: Archiv Flensburger Schiffahrtsmuseum)

Und weiter heißt es an anderer Stelle:

Für das Wirtschaftsleben der Stadt ist von besonderer Bedeutung die Beschäftigung der hiesigen Werft. Wenn auch der Rückgang der Beschäftigungsmöglichkeit bei der Werft nicht auf die Abtretung Nordschleswigs zurückgeführt werden kann, sondern, wie bereits ausgeführt, sich aus anderen Gründen erklärt, so kann immerhin angenommen werden, daß das zum Teil lokal begrenzte Reparaturgeschäft bei der Nichtabtretung Nordschleswigs einige Beschäftigungsmöglichkeiten gebracht hätte. Der Rückgang ist aber für das Flensburger Wirtschaftsleben deshalb besonders schwer, weil er den schon so vorhandenen ungünstigen Stand bedeutend verschärft. Die Zahl der bei der Werft beschäftigten Arbeiter und Angestellten ist bei 2543 im Jahre 1913 und 1096 im Jahre 1926 um etwa drei Fünftel zurückgegangen.

Nicolai Haase führte in einem Artikel zur wirtschaftlichen Notlage Flensburgs, der im März 1929 in der Zeitschrift »Der Schleswig-Holsteiner« erschien, folgendes aus:

Es besteht daher kein Zweifel mehr, daß die primäre und die Hauptursache der Notlage Flensburgs die Grenzziehung vom Jahre 1920 ist, die allerdings durch allgemeine Depressionserscheinungen und Strukturwandlungen im deutschen Wirtschaftsleben verstärkt worden ist. [...] Es bedarf keines tieferen Eindringens in die Flensburger Wirtschaftsverhältnisse, um festzustellen, daß die Arbeitslosigkeit in Flensburg unverhältnismäßig groß ist. Sie wird im Vergleich mit anderen Städten Schleswig-Holsteins nur noch von Kiel übertroffen, das 28 von tausend Einwohnern Arbeitslose hat gegenüber Flensburg mit 24 von Tausend.

Tatsächlich hatte sich in ganz Schleswig-Holstein die Arbeitslosenziffer vom Herbst 1929 bis 1932 vervierfacht. Besonders betroffen waren, wie auch schon Matthias Scharl festhält, der Metallsektor und der Schiffbau. Scharl gibt an, dass die Arbeitslosigkeit in der Stadt Flensburg in den Jahren 1930/31 den Reichsdurchschnitt von 35 Prozent noch um gut 12 Prozent übertraf! Im Winter 1932/33 musste mehr als ein Drittel der Flensburger Bevölkerung durch öffentliche Mittel unterstützt werden.

Schwere Jahre bis 1933

Trotz alledem konnte der Schiffbaubetrieb noch aufrechterhalten werden. 1930 wurden wieder insgesamt fünf Frachtdampfer abgeliefert, und noch um die Jahreswende 1929/30 war es gelungen, zwei Aufträge der Reederei Sloman hereinzuholen. Im Geschäftsbericht heißt es dazu:

Die ungünstige Lage der Schifffahrt während des verflossenen Geschäftsjahres wirkte sich auch nachteilig auf unser Unternehmen aus. Infolge des scharfen Wettbewerbs unter den deutschen Werften waren Neubaufträge nur schwer und zu unlohnenden Preisen zu bekommen. Die eingegangenen Bestellungen reichten nicht aus, um unseren Werftbetrieb während des ganzen Jahres aufrechtzuerhalten. Nach der Ablieferung des Dampfers LIPARI an die Reederei Rob. M. Sloman jr., Hamburg, am 8. November 1930, mußten wir unsere Werft schließen.

Wie die Bilanz ausweist, war es uns möglich, ohne Verlust abzuschließen, für das laufende Jahr werden jedoch durch die Kosten der Stillegung größere Verluste entstehen. Erst in den letzten Wochen ist es uns gelungen, uns den Auftrag auf den Bau eines 5000 t Motorschiffes zu sichern, so daß wir in der zweiten Jahreshälfte den Betrieb, wenn auch nur in sehr kleinem Umfang, wieder aufnehmen können.

Die wirtschaftliche Krise wirkte sich – wie überall im Reich – auch in Flensburg zunehmend politisch aus. Dass Flensburg bis 1929, wie Windmann betont, noch nicht radikal im national-sozialistischen Sinne war, zeigte sich bei den Volksbegehren gegen den so genannten »Young-Plan«, einen neuen Zahlungsplan für die von Deutschland zu leistenden Reparationen, die von



Abb. 4 Die ADELE TRABER auf dem Bauhelgen der FSG, Juni 1930. (Foto: Archiv Flensburger Schifffahrts-museum)

den alliierten Siegermächten im Versailler Vertrag festgelegt worden waren. Der »Young-Plan« hatte den »Dawes-Plan« abgelöst und kam dem Wunsch nach Senkung der Schuldenlast entgegen; allerdings war darin vorgesehen, dass die abzuleistende Schuldenlast von 112 Milliarden Reichsmark über eine Laufzeit von mehreren Dekaden, bis zum Jahr 1988, gezahlt werden musste. Sowohl die Deutschnationale Volkspartei als auch die Nationalsozialistische Arbeiterpartei und der Stahlhelm initiierten dagegen einen Volksentscheid, der jedoch scheiterte. Aber immerhin sprachen sich im gesamten Deutschen Reich zehn Prozent der Wahlpflichtigen und in Schleswig-Holstein sogar 13,5 Prozent gegen den »Young-Plan« aus. In Flensburg hingegen waren es nur drei Prozent.

Aufgrund der Verschlechterung der allgemeinen Wirtschaftslage und den daraus resultierenden Folgen änderte sich die politische Lage in Flensburg jedoch schnell. Im Sommer 1931 gab es immerhin fast 7000 Arbeitslose in der Stadt. Ein Grund für das Anschnellen dieser Arbeitslosenzahlen war die miserable Lage auf der FSG. Da für das Jahr 1930 bereits kein Neubauftrag hatte herangeholt werden können, hielt sich das Unternehmen noch eine Zeitlang mit Reparaturen über Wasser. Doch im November 1930 musste, wie wir schon gesehen haben, die Arbeit auf der Flensburger Werft eingestellt werden. Die Zahl der Beschäftigten sank von rund 1500 auf 200 Menschen. Im Geschäftsbericht des entsprechenden Jahres heißt es dazu:

Wie schon im letzten Geschäftsbericht erwähnt, ist die vorübergehende Stilllegung unseres Betriebes im Geschäftsjahr 1931 mit großen Kosten verbunden gewesen. Der hierdurch entstandene bilanzmäßige Verlust beziffert sich auf RM 416 810,81.

Der Verlust ist dadurch beeinflusst, daß sich die Inangriffnahme der Arbeit an dem im vorjährigen Geschäftsbericht erwähnten Neubau des ca. 5000 Tons großen Motor- Fracht- und Passagierschiffes für die Reederei H.C. Horn in Flensburg bis zum Ende des Dezembermonats verzögerte.

Leider ist es nicht gelungen, weitere Aufträge auf Neubauten zu erhalten, so daß der Betrieb voraussichtlich nur in verhältnismäßig sehr kleinem Umfange bis Mitte Oktober 1932 aufrechterhalten werden kann.

Später hoffen wir jedenfalls, zu Abwrackarbeiten herangezogen zu werden.

In diesem Geschäftsbericht findet sich unter den Namen der Aufsichtsratsmitglieder auch erstmalig der des damaligen Flensburger Oberbürgermeisters Dr. Fritz von Hanseemann. Grund dafür war, dass die Stadt Flensburg 1930 auf dem freien Markt rund 25 Prozent des FSG-Aktienpakets aufgekauft hatte, um so einer »feindlichen Übernahme« durch die Deutsche Schiff- und Maschinenbau-Aktiengesellschaft (Deschimag) entgegenzuwirken, einem Großkonzern der deutschen Schiffbauindustrie, der hauptsächlich auf Initiative des Bremer Bankiers J.F. Schröder am 28. Dezember 1926 durch Angliederung der Vulcan-Werke in Hamburg und der Werft Joh. C. Tecklenborg A.G. in Wesermünde an die AG »Weser« entstanden war. Bis 1928 waren insgesamt acht Werften an der Nord- und Ostsee diesem Konzern angegliedert worden. Ziel war es, möglichst viele dieser Werften stillzulegen, um so eine Konzentration der Schiffbauindustrie herbeizuführen. Diesen Konzentrationsbestrebungen unter das Dach der Deschimag fielen vier Werften zum Opfer, unter anderem die Tecklenborg-Werft in Wesermünde (heute Bremerhaven). Zur Deschimag sei an dieser Stelle insbesondere auf die Publikation von Marc Fisser verwiesen.

Im Sommer 1931 konnte bei der FSG endlich mit den Arbeiten an einem Neubau für die Reederei Horn begonnen und so der Betrieb, wenn auch zögerlich, wieder aufgenommen werden. Um, wie Detlefsen schreibt, das Überangebot an Tonnage abzubauen und damit den Werften des Deutschen Reiches Beschäftigungsmöglichkeiten zu bieten, veranlasste die Reichsregierung ein Abwrackprogramm, an dem auch die FSG beteiligt wurde. Insgesamt konnte sie neun Dampfschiffe abwracken, darunter auch die IMPERIAL, die LILI WOERMANN, die ALGIEBA der Flensburger

Reederei Holm & Molzen, die 1928 in Konkurs gegangen war, sowie die JUSTITIA und die FIDUCIA der Flensburger Reederei Jost, wobei das letztgenannte Schiff rund 30 Jahre zuvor auch auf der FSG gebaut worden war. Durch den Neubau, die Abwrackarbeiten sowie einige Reparaturaufträge konnten insgesamt 300 Arbeiter in Lohn und Brot gesetzt werden. Doch nach Fertigstellung der H.C. HORN Ende 1932 musste der größte Teil der Mitarbeiter wieder entlassen werden. Die Belegschaft der FSG schrumpfte auf einen einmaligen Tiefstand von 60 Personen. Der Maschinenbaumeister Möller erinnerte sich 1948:

Der allgemeine Niedergang der Wirtschaft kam nirgends klarer zum Ausdruck als auf unserer Werft. Abgebaut wurden zunächst die Untermeister, die Kollegen vom Betriebsrat, Vertrauensleute und unliebsame Kollegen, alles Männer, die nicht nur gewerkschaftlich geschult, sondern vor allem in der Arbeit ihren Mann standen. Auch ich mußte damals meine erste Meister-tätigkeit einstellen. Meiner Familie gegenüber hatte ich die Pflicht auszuhalten und so ging ich zum Schraubstock zurück und diesen Schritt, so schwer er war, habe ich niemals bereut.

Da nun die Beschäftigungsmöglichkeit immer mehr nachließ, schloß die Werft 1930 ihre Pforten. Diese Tatsache rief in der Stadt und bei uns Betroffenen eine Stimmung hervor, die so recht zeigte, wie Stadtverwaltung und Geschäftswelt auf Gedeih und Verderb mit der Werftarbeiterschaft verbunden war.

Die »Flensburger Volkszeitung« vom 14. August 1930 schrieb unter der Schlagzeile *Die Werftarbeiter an die Bürgerschaft*:

Aus den Kreisen der Werftarbeiter geht uns ein Schreiben zu, das an die gesamte Einwohnerschaft Flensburgs gerichtet ist. Die Arbeitsbeschaffung für die Werft ist ein Problem von stadtwirtschaftlicher Bedeutung. Fällt die Lohnsumme der jetzt noch beschäftigten Arbeiter aus dem Wirtschaftsleben aus, dann steht Flensburg einfach vor einer Katastrophe. Zur augenblicklichen Situation haben die Werftarbeiter selbst das Wort:

Auf der Schiffswerft scheint es nunmehr doch zur vollständigen Betriebsstillegung zu kommen. Die neue Werft, auf der zurzeit noch etwa 400 Mann beschäftigt sind, wird allem Anschein nach in 14 Tagen die Hälfte und in etwa 4 Wochen den Rest der Arbeiter entlassen. Ende Oktober wird das letzte Schiff ausgerüstet sein, und dann steht auch die alte Werft vor einem Nichts. Vor einem Jahr waren noch 1700 Arbeiter auf der Werft in Lohn und Brot, die nach und nach der Erwerbslosenfürsorge und dann dem Wohlfahrtsamt zur Last fallen. [...]

Ohne politische Färbung, ohne Sentimentalität oder agitatorische Nebenzwecke redet hier die Arbeiterschaft eine Sprache, die in ihrer Nüchternheit und Sachlichkeit wie eine Sturmglocke tönt. Stadtverwaltung und Geschäftswelt sind mit der Arbeiterschaft auf Gedeih und Verderb verbunden. Der Arbeitslohn ist das Blut des Wirtschaftskörpers, fließt dieses nicht mehr, dann ist Flensburg eine sterbende Stadt.

Bis 1933 gelang es der Geschäftsführung der FSG nicht, einen Neubauftrag zu akquirieren. Im Geschäftsbericht des Jahres 1932 heißt es dazu:

Das uns von der Reederei H.C. Horn, Flensburg, in Auftrag gegebene Motor-, Fracht- und Passagierschiff von ca. 5000 Tons Tragfähigkeit und 14¹/₂ Knoten Geschwindigkeit wurde am 3. November 1932 nach zufriedenstellender Probefahrt abgeliefert. Weitere Aufträge auf Neubauten sind trotz fortlaufender Bemühungen ausgeblieben.

Anfang des Jahres 1933 haben wir mit dem Abwracken der uns zugeteilten Tonnage von ca. 11 000 Brutto-Register-Tons begonnen. Diese Arbeiten werden einem geringen Teil unserer Belegschaft bis über das laufende Geschäftsjahr hinaus Beschäftigung geben. Die Aussichten auf Erhalt von Neubau-Aufträgen sind, wenn auch einzelne Anfragen auf Spezialschiffe ab und zu eingehen, z.Zt. noch wenig erfolgversprechend.

Ein Jahr später, mit der Erringung der Stimmenmehrheit im Reichstag 1932 und der Berufung Hitlers zum Reichskanzler am 30. Januar 1933, hatten die Nationalsozialisten die Macht

im Deutschen Reich übernommen. Die Hoffnungen, die hinsichtlich eines wirtschaftlichen Aufschwungs hiermit verbunden waren, fanden ihren Niederschlag auch im Geschäftsbericht der FSG für das Jahr 1933:

Es ist trotz angestrengter fortlaufender Bemühungen im ganzen Geschäftsjahr nicht gelungen, einen Auftrag auf einen Schiffsneubau zu erhalten. Es wurden zwar einige wenige Neubauten vergeben; doch mußten wir leider die Erfahrung machen, daß die Inlandsaufträge meistens an den Plätzen bestellt wurden, an denen die Reedereien beheimatet waren. Das geschah sogar mit den Schiffen von solchen Hamburger Reedereien, die sonst immer an der Ostsee bauen ließen.

Im vergangenen Geschäftsjahr haben wir daher nur einen kleinen Bruchteil unserer Belegschaft beschäftigen können, mit dem Abwracken von ca. 7000 Brutto-Reg.-Tons der uns zugeordneten Tonnage von ca. 11 000 Brutto-Reg.-Tons, sowie Dock- und Reparaturbetrieb. Diese Arbeiten genügten aber trotz größter Sparsamkeit nicht, um die entstandenen Geschäftskosten ganz zu decken. [...]

Zur Unterstützung des Arbeitsbeschaffungsprogramms der Reichsregierung haben wir eine Reihe wertverbessernder Arbeiten an unseren Betriebseinrichtungen und an der Dockanlage in Angriff genommen.

Was das neue Geschäftsjahr betrifft, so hoffen wir zuversichtlich, daß durch den von der Reichsregierung geführten Kampf gegen die Erwerbslosigkeit sich auch eine Belebung für unseren Betrieb ergeben wird, und wir bald in die Lage versetzt werden, unsere Belegschaft zu vergrößern.

Doch vorerst besserte sich die Lage nur sehr langsam. Der Reichsminister, Parteiideologe und Reichsleiter der NSDAP, Alfred Rosenberg, stattete Flensburg am 11. und 12. Oktober 1933 einen Besuch ab und besichtigte bei der Gelegenheit auch die FSG. Dort waren zu dem Zeitpunkt 25 Mitarbeiter anwesend, der Betrieb lag still. Rosenberg versprach, sich dafür einzusetzen, dass die FSG neue Aufträge erhielt. Mittlerweile verkaufte die Werft ihre Bestände an Lagerholz nach Norwegen, um an Geld zu kommen, denn die Banken weigerten sich, den bisherigen Kredit zu erhöhen, da keine weiteren Sicherheiten mehr vorhanden waren. Doch erst Ende 1934 gelang es der FSG durch Vermittlung des Reichsverkehrsministeriums, vier Neubaufträge zu bekommen.

Politische Wende und erhoffter Aufschwung

Wie bereits erwähnt, hatte die schwere Wirtschaftskrise der ausgehenden 1920er und beginnenden 1930er Jahre auch in Flensburg dafür gesorgt, dass sich die politischen Zeichen der Zeit langsam wandelten. Obwohl Flensburg, wie Horst Windmann betont, bis 1929 noch *nicht radikal im nationalsozialistischen Sinne* war, änderte sich dies angesichts der stets wachsenden Arbeitslosenzahlen und der fortschreitenden Verelendung breiter Bevölkerungsschichten bald, was die Reichstagswahlen vom 14. September 1930 bereits andeuteten, die sowohl für die NSDAP als auch für die KPD einen, wie es hieß, *ruckartigen* Stimmenanstieg brachten.

Christoph Buchheim betont sehr richtig, dass sich die neuere Forschung zur Geschichte der NS-Diktatur darüber einig sei, dass Wirtschaftskrise und Massenarbeitslosigkeit in entscheidender Weise zu einer Entsolidarisierung und großen Verunsicherung der Arbeiterschaft beigetragen hätten. Beides seien wichtige Voraussetzungen dafür gewesen, dass der scheinbar schnelle Wirtschaftsaufschwung und der massive Abbau der Arbeitslosigkeit unter dem nationalsozialistischen Regime dem, so Buchheim, *tiefen Bedürfnis der Arbeiter nach existenzieller Sicherheit entgegen kam*. Mit der weiteren Verschärfung der Wirtschaftskrise kam es zu einer verstärkten öffentlichen Präsenz der »neuen« Gruppierung der NSDAP auch in Flensburg. Zwi-

schen Vertretern dieser Partei und Anhängern der KPD kam es zu Schlägereien, so unter anderem am 17. Februar im beliebten Vergnügungsort »Bellevue«, bei der es einige Schwerverletzte gab.

Für das Ansteigen der Arbeitslosenzahlen in der Stadt war auch die FSG zum Teil mit verantwortlich gewesen. Die Werft musste aufgrund der miserablen Auftragslage 1930 die Arbeit weitgehend einstellen. Die Zahl der Beschäftigten sank von rund 1500 auf 200, Ende 1932 sogar auf einen einmaligen Tiefstand von 60 Personen. Im Winter 1931/32 war jeder vierte Flensburger im arbeitsfähigen Alter erwerbslos gemeldet. Tatsächlich gelang es der Geschäftsleitung der Werft bis 1933 nicht, einen Neubauftrag hereinzuholen. Mit der Machtübernahme der Nationalsozialisten wurde – siehe oben – nun auch hier die Hoffnung auf einen wirtschaftlichen Aufschwung geäußert.

Im April 1932 stattete Adolf Hitler Flensburg einen Besuch ab. Seine Rede, die er im Flensburger Stadion hielt, wurde von fast 45 000 Menschen gehört und offensichtlich als Hoffnungsschimmer in einer ansonsten recht tristen Lage verstanden: Bei den nachfolgenden Wahlen im Juli des Jahres erhielt die NSDAP 45,7 Prozent aller Stimmen in Flensburg. Das Ergebnis lag damit über dem Reichsdurchschnitt. Es ist richtig zu betonen, dass die Stabilisierung von Hitlers Macht in erster Linie auf einer gewissen Sicherung der sozialen Verhältnisse der Bevölkerung, auf einem wirtschaftlichen Aufschwung nach den Jahren tiefster Krise, auf der Schaffung von Arbeitsplätzen und damit einhergehend einer besseren Versorgung und sozialen Absicherung der Menschen beruhte. So hieß es in dem 25 Punkte umfassenden Programm der NSDAP unter Punkt 7 programmatisch: *Wir fordern, daß der Staat sich verpflichtet, in erster Linie für die Erwerbs- und Lebensmöglichkeit der Staatsbürger zu sorgen.*

Als Hitler im Januar 1933 Reichskanzler wurde, waren bei den Arbeitsämtern des Deutschen Reiches über sechs Millionen Arbeitslose offiziell registriert, knapp 19 Prozent der Gesamtbevölkerung. Besonders betroffen waren kaufmännische Angestellte, ungelernte Arbeiter, Arbeiter in der eisen- und metallverarbeitenden Industrie sowie Baufacharbeiter. Wie Wilhelm Wagner treffend schreibt, wurde vor allem die rasche Senkung der Arbeitslosenzahlen für Hitler und sein Regime zur Existenzfrage. So kündigte der frisch gekürte Reichskanzler am 1. Februar 1933 in seiner Regierungserklärung, die vom Rundfunk übertragen wurde, neben der *Rettung des deutschen Bauern zur Erhaltung der Ernährungs- und damit Lebensgrundlage der Nation auch die Rettung des deutschen Arbeiters durch einen gewaltigen und umfassenden Angriff gegen die Arbeitslosigkeit* als das wichtigste seiner politischen Ziele an.

Tatsächlich sanken die Arbeitslosenzahlen bereits im ersten Jahr des nationalsozialistischen Regimes auf 4,8 Millionen, bis 1937 auf 0,9 Millionen. Dabei darf jedoch nicht vergessen werden, dass dieser Erfolg – außer auf Maßnahmen der Arbeitsbeschaffung – auf die Aufrüstung, die Wiedereinführung der Wehrpflicht, die Einrichtung eines Reichsarbeitsdienstes und darüber hinaus auch zum Teil auf die Emigration von Verfolgten zurückzuführen war. Hitlers Konjunkturprogramme umfassten staatliche Ausgaben zum Bau von Straßen und Siedlungen, zur Instandsetzung öffentlicher Gebäude und zur Verbesserung des Eisenbahn- und Postwesens. Daneben wurden großzügige Steuererleichterungen für Investitionen von Unternehmen gewährt, die beispielsweise die Anschaffung neuer Maschinen oder den Ausbau und die Modernisierung der Anlagen usw. betrafen. Auf der anderen Seite zog man Frauen durch die Gewährung so genannter »Ehstandsdarlehen«, deren Vergabe an den Verzicht der Berufstätigkeit geknüpft waren, vom Arbeitsmarkt ab.

Friedemann Bedürftig betont sehr richtig, dass die Maßnahmen zur Arbeitsbeschaffung, die Hitler in die Wege leitete, keinesfalls neu waren, sondern nur einen sehr viel mutigeren finanziellen Einsatz des Staates darstellten, insgesamt sechs Millionen Reichsmark kosteten und eine hohe Staatsverschuldung bedeuteten. Und Bernd Conrad hält in seinem 2002 veröffentlichten Aufsatz über die Wirtschaftspolitik des »Dritten Reiches« treffend fest:

Die Machtergreifung von Adolf Hitler und der nationalsozialistischen Partei bedeutete langsam aber sicher den Abschied vom Weltmarktgeschehen und eine Abkehr vom freien und internationalen Warenverkehr. Auch die innenpolitische Wirtschaftskrise wurde nur durch massive Staatsausgaben zur Ankurbelung der Rüstungsindustrie sowie durch den Ausbau der Infrastruktur nur scheinbar gelöst. Hohe Staatsverschuldung und der unvermeidliche Weg in den Krieg waren die bekannten Folgen.

Zugleich war die allgemeine Weltwirtschaftskrise zum Zeitpunkt der nationalsozialistischen Machtübernahme de facto bereits wieder am Abklingen. Der bereits zitierte Christoph Buchheim weist in seinem 1994 erschienenen Aufsatz über den Wirtschaftsaufschwung in der NS-Zeit schlüssig nach, dass die Weltwirtschaftskrise von 1930 eine Reinigungsfunktion gehabt habe, da sich durch diese die grundlegenden Voraussetzungen der Wirtschaft derart verändert hätten, dass es, so Buchheim, zu *einem selbsttragenden Wirtschaftsaufschwung gekommen wäre, der längerfristig zu ungleich besseren Resultaten geführt hätte als die nationalsozialistische Staatskonjunktur mit ihren deformierenden Effekten.*

Auch in Flensburg schien, wie Matthias Scharl schreibt, Ende 1932 der Höhepunkt der Krise erreicht zu sein, so dass die hiesige Industrie- und Handelskammer bereits Ende Oktober des Jahres ein gewisses Maß an Optimismus verbreitete. *Allerdings konnte die nördliche Region in den folgenden Jahren nicht im gleichen Umfang wie andere industrielle Zentren an der wirtschaftlichen Gesundung im Reich teilnehmen*, so Scharl weiter. Als Indikator dafür gibt er die im Verhältnis zum Reich sehr hohen Arbeitslosenzahlen an, die noch Ende 1935 einer Quote von 44 Prozent der Bevölkerung entsprachen. *Erst der sich langsam durchsetzende Bauboom Mitte der dreißiger Jahre und eine verstärkte Rüstungsproduktion auf der Werft konnte diesem Prozeß Einhalt gebieten*, wie er weiter festhält.

Otto Schütt führte in seinem 1935 erschienenen Aufsatz über die wirtschaftlichen Verhältnisse Flensburgs, der im Auftrag der Industrie- und Handelskammer angefertigt wurde, Folgendes aus:

Schiffbau und Reederei stellen das wirtschaftliche Rückgrat der Flensburger Wirtschaft dar. Es ist eine durch die Geschichte immer wieder bewiesene Tatsache, daß der Auf- oder Niedergang von Schiffbau und Reederei jederzeit auch den Wohlstand oder den Tiefstand der Stadt bedeutet hat.

Und weiter fährt er an anderer Stelle fort:

Wenn leider festzustellen ist, daß bis heute die Errichtung neuer Industrien zur Beschäftigung der zahlreichen Arbeitslosen in Flensburg noch nicht geglückt ist, so ist andererseits doch zu hoffen, daß es den Maßnahmen der nationalsozialistischen Regierung, welche eine Verlagerung der Industrie aus den Großstädten und dem überfüllten Westen Deutschlands vorzunehmen beabsichtigt, gelingen wird, auch für Flensburg neues wirtschaftliches Leben zu schaffen. Wenn irgendeine Stadt, so hat diese alte treudeutsche Handelsstadt verdient, daß ihr von Reichs Seite Hilfe zuteil wird.

Aus diesen Ausführungen geht zum einen hervor, dass die wirtschaftliche Krise de facto noch nicht überwunden war. Zum anderen wird deutlich, mit welchen Erwartungen die Wirtschaft der Stadt dem Nationalsozialismus gegenüberstand.

Die Lage von Schifffahrt und Schiffbau Anfang der 1930er Jahre

Wie schon Lutz Krützfeldt in seinem »Literaturbericht zur Geschichte des modernen deutschen Seeschiffbaus bis 1945« festhält, gehört die Geschichte des Schiffbaus des 19. und 20. Jahrhunderts zu den bislang eher vernachlässigten Bereichen innerhalb der maritimen Forschung. Dies

hat sich auch in den letzten Jahren nicht wesentlich verbessert, selbst wenn einige Aufsätze und Monografien erschienen sind, die sich lokalen oder regionalen Entwicklungen widmen. Schon Krützfeldt gibt an, dass vielfach auf zeitgenössisches Material zurückgegriffen werden muss.

Wie Detlefsen feststellt, lagen Anfang 1931 rund 20 Prozent der deutschen Handelsflotte auf, und die noch in Fahrt befindlichen Schiffe fuhren in der Regel nur Verluste ein. 1932 waren es dann nach Peter Kuckuck bereits 33,5 Prozent aller deutschen Schiffe, die aufgelegt werden mussten. Wenn die Reedereien sich dadurch bereits gezwungen sahen, größere und mit höheren Kosten verbundene Reparaturen so lange wie möglich aufzuschieben, war an die Order von Neubauten erst recht nicht zu denken.

Den ungeheuren Tiefstand in Schiffbau und Schifffahrt der seefahrttreibenden Länder kennzeichnet so recht deutlich die Tatsache, daß die Stapellauf tonnage des vergangenen Jahres mit 720 000 B.R.T. weniger als die Hälfte der kleinsten seit 1898 zu verzeichnenden Werte der jährlich abgelaufenen Tonnage betrug – vom Kriegsjahr 1915 mit 1,2 Mill. B.R.T. und im Krisenjahr 1909 liefen ebenfalls 1,6 Mill. B.R.T. vom Stapel. [...]

Von den erwähnten 720 000 B.R.T. sind in Deutschland im Vorjahr nur 56 000 B.R.T. vom Stapel gelaufen. Ein ähnlich trauriges Bild zeigt ein Vergleich der jeweils am Jahresschluß in Arbeit befindlichen Tonnage; 1929 waren es 3,1 Mill., Ende 1931 noch 1,4 Mill. Und zu Beginn dieses Jahres nur 766 000 B.R.T., heißt es in einem Situationsbericht über Schiffbau und Schifffahrt für das Jahr 1932 in der Fachzeitschrift »Schiffbau, Schifffahrt und Hafenbau« des entsprechenden Jahres. Der Verfasser führt dort weiter aus, dass die wirtschaftliche Lage allgemein Auswirkungen auf die gesamte Welthandelsflotte gehabt und diese im Vergleich zum Vorjahr erstmals abgenommen habe. Weiter ist zu lesen:

Ueber den Bestand der deutschen Handelsflotte lassen sich für den Jahresbeginn 1933 Angaben aus dem Schiffsregister des Germanischen Lloyd für 1933 und dem Januar-Nachtrag entnehmen. Danach hatte die deutsche Handelsflotte Anfang 1933 einen Bestand von 4 103 052 B.R.T.; zu Jahresbeginn 1932 waren es 4 299 919 B.R.T., die Abnahme beträgt also 196 867 B.R.T.; sie ist entstanden durch Verkäufe (85 000 B.R.T.), Verluste (5000 B.R.T.) und Abwracken (127 000 B.R.T.), während durch Neubauten nur 7000 B.R.T. hinzukamen.

Diese Angaben zeigen deutlich, dass die Lage der Reedereien und damit zusammenhängend auch die Lage der Werften allgemein keine rosige war. Der Verfasser des Artikels wähnt jedoch, dass durch den Regierungswechsel bald eine Besserung eintreten werde. *Das durch die Regierung geförderte und aus den vorstehenden Zahlen ersichtliche Bestreben der deutschen Reeder nach Beseitigung der zur Zeit überflüssigen und unwirtschaftlichen Tonnage verdiente mehr Nachahmung im Auslande,* heißt es weiter. Doch auch ein Jahr später hatte sich die Lage zunächst noch nicht wesentlich verbessert. Allerdings vermutet der Verfasser einer »Übersicht über Schiffbau und Schifffahrt 1933«, die in der Ausgabe des Jahres 1934 in der bereits oben zitierten Zeitschrift aufgestellt ist, dass nun doch bald ein Lichtstreif am Horizont zu erblicken sei:

[...] so ist doch die Verringerung der Welthandelsflotte durch die endlich in Angriff genommene Verschrottung herbeigeführt worden. So hat Deutschland, das als erstes Land ein schon lange auf der ganzen Welt besprochenes Hilfsmittel zur Verringerung der Notlage in der Schifffahrt in die Tat umgesetzt hat, erfreulicherweise vielseitige Nachahmer gefunden, und die Verringerung der minderwertigen Tonnage, die hochwertigen Neubauten Platz zu machen hat, dürfte im neuen Jahr noch weiter fortgesetzt werden, lautet der entsprechende Passus in dem erwähnten Artikel. Und weiter heißt es:

Die im letzten Vierteljahr 1933 erteilten Aufträge – in Deutschland etwa 40 000, im Ausland 350 000 B.R.T. gegenüber etwa ebensoviel Tonnage in den vorausgegangenen drei Vierteljahren zusammen – sind ein Zeichen von Besserungsaussichten für den Schiffbau. Und tatsächlich dürfte der Tiefstand überschritten sein, der für 1933 den Warenumsatz des ganzen Welthandels

auf 100 Milliarden RM. zusammenschrumpfen ließ, während er vor dem Krieg 160 Milliarden jährlich und während der Scheinblüte nach dem Krieg sogar 290 Milliarden RM. in einem Jahr betragen hatte.

Für Deutschland bedeutete die mit Regierungshilfe begonnene und zum großen Teil schon durchgeführte Abwrackung von 400 000 B.R.T. alter Tonnage eine fühlbare Erleichterung, betont der Verfasser weiter. Diese Abwrackaktion, von der auch die FSG zumindest in einem Umfang profitierte, dass sie sich über Wasser halten konnte, war allerdings noch von der alten Reichsregierung ins Leben gerufen worden.

Reinhardt Schmelzkopf hält in seinem Werk über »Die deutsche Handelsschiffahrt 1919 bis 1939« treffend fest, dass die nationalsozialistische Regierung am 1. Juni 1933 mit dem sogenannten »1. Arbeitsbeschaffungsgesetz« zwar eine Milliarde Reichsmark zur Verfügung stellte, dass Schiffahrt und Schiffbau von dieser Maßnahme jedoch nicht profitierten. Im Juli des Jahres wurden zwar mit den »Richtlinien für die Reichshilfe zugunsten der Seeschiffahrt« 20 Milliarden Mark bereitgestellt. Allerdings waren an deren Verwendung, wie Schmelzkopf weiter ausführt, zahlreiche Bedingungen geknüpft.

Grundsätzlich wurde die Seewirtschaft völlig umstrukturiert. De facto ging es mit der deutschen Handelsflotte langsam wieder bergauf, womit auch der Schiffbau spürbaren Aufschwung erhielt. Lagen am 31. Dezember 1933 noch 16,9 Prozent der deutschen Handelsflotte auf, waren es ein Jahr später nur mehr 8,4 Prozent, Ende 1935 noch 3,3 Prozent der Gesamttonnage. Zwar hieß es auch im »Bericht über Schiffbau und Schiffahrt des Jahres 1935« in der bereits zitierten Zeitschrift noch, dass die im Jahre 1932 eingeleitete rückläufige Bewegung im Bestand der Welt-handelsflotte sich auch im vergangenen Jahr noch weiter verstärkt habe, dennoch sei in Deutschland bereits ein deutlicher Anstieg der Neubautonnage zu verzeichnen, dank der tatkräftigen Unterstützung, die die Regierung der Schiffahrt zuteil werden läßt, so der unbekannte Verfasser.

Allerdings, so fährt er fort, *vergleicht man die vom Stapel gelaufene Tonnage von 1934 mit den Zahlen früherer Jahre, so bedeutet das letzte Jahr mit 970 000 B.R.T. zwar einen Anstieg gegen 1933 (490 000 B.R.T.) und 1932 (730 000 B.R.T.), aber für keines der früheren Jahre dieses Jahrhunderts sind bisher so niedrige Zahlen wie die genannten zu finden. [...] Die Seeschiffahrt hat sich auch im vergangenen Jahre noch nicht erholen können, wenn auch Besetzungszeichen zu erkennen waren.*

Auch ein Jahr später klingt zwar schon viel Optimismus durch, die grundlegende Situation in Schiffbau und Schiffahrt hat sich allerdings noch nicht deutlich verbessert. Jedoch ist folgendes zu lesen: *Im Laufe des letzten Jahres haben die meisten Schiffahrtsländer reichlich Neubauten bestellt, so daß die Verringerung der Welthandelsflotte nunmehr zum Stillstand gekommen sein dürfte. Die rege Abwracktätigkeit der letzten Jahre, die unwirtschaftliche und preisdrückende Tonnage beseitigte, hat neben der allmählich etwas gebesserten Lage des Frachtemarktes dazu beigetragen, zu umfangreichen Bestellungen auf neuzeitliche Schiffe anzureizen.*

Und weiter heißt es:

Ins neue Jahr gingen die deutschen Werften mit Bau- bzw. Auftragsbeständen von mehr als 400 000 B.R.T. Davon entfallen allein auf die Deutsche Werft zwölf Tankmotorschiffe und neun Frachtschiffe mit rund 150 000 B.R.T., die der Werft für zwei Jahre reichlich Arbeit geben, die A.G. Weser hat etwa 75 000 B.R.T. an Aufträgen, darunter ein Walfang-Mutterschiff von 18 000 B.R.T., die zugehörigen Walfang-Dampfer sowie 18 Fischdampfer und drei Frachtdampfer, insgesamt 34 000 B.R.T. hat die Seebeck-Werft zu liefern; Bremer Vulkan und die Howaldtswerke sind je mit rund 40 000 B.R.T. eingedeckt. Bei Blohm & Voss sind die beiden Afrika-Schnelldampfer mit zusammen 32 000 B.R.T. in Bau, und dann kommen noch die vielen mittleren und kleinen Werften, die fast durchweg ebenfalls gut besetzt sind.

Aus den Angaben wird deutlich, dass sich die Auftragslage zunächst bei den großen Werften

an den wichtigen Umschlaghäfen der Nordsee besserte. Doch auch bei den Werften der Ostsee und vor allem bei der FSG erschien ab 1935 langsam ein Lichtstreif am Horizont. So konstatierte der bereits zitierte Otto Schütt 1935: *Die Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft hat in den letzten Jahren recht schwere Zeiten durchgemacht. Heute sind jedoch erfreulicherweise wieder alle 4 Hellinge belegt und die Belegschaft ist auf 600 Mann angewachsen. Eine Zunahme ist mit dem fortschreitenden Bau der auf Kiel gelegten Schiffe zu erwarten.*

Allerdings irrte Schütt sich in der Zahl der Mitarbeiter, denn zu diesem Zeitpunkt waren tatsächlich schon wieder über 1000 Menschen auf der Flensburger Werft in Lohn und Brot gesetzt.

Die Situation der FSG Anfang der 1930er Jahre

Wie bereits ausführlich dargelegt, hatte die FSG vom Ende der 1920er bis in die frühen 1930er Jahre hinein schwer um ihr Überleben zu kämpfen und Ende 1930, wie schon zuvor erwähnt, sogar für eine kurze Zeit komplett ihre Tore schließen müssen. Zwar war es zum einen gelungen, am schon erwähnten Abwrackprogramm der Reichsregierung beteiligt zu werden, und zum anderen konnte 1931 noch ein Neubau für die Reederei H.C. Horn hereingeholt werden, doch erwies sich dieser im Nachhinein als schwerwiegendes Problem, denn die Reederei Horn sah sich nach Erteilung dieses Auftrags plötzlich nicht mehr in der Lage, das bestellte Schiff auch bezahlen zu können. Es ist interessant, einen Blick auf die noch erhaltenen Schriftwechsel zwischen Reederei und Werft zu werfen, die im Kopiebuch des Aufsichtsrates der FSG erhalten sind, da diese Aufschluss darüber geben, dass angesichts der allgemein sehr schlechten wirtschaftlichen Situation, unter der auch die Reedereien zu leiden hatten, der Abschluss eines Auftrags nicht immer mit einem wirtschaftlichen Erfolg gleichzusetzen war.

Der Vertrag mit der einstigen Flensburger Reederei Horn, die 1933 ihren Sitz nach Hamburg verlagerte, weil sie sich von diesem zentralen Standort aus einen besseren Ausgangspunkt für die Beschaffung von Fracht etc. erhoffte, war bereits Anfang 1931 unterzeichnet worden. Entsprechend hatte die FSG mit den Vorbereitungen für den Neubau begonnen, was zugleich den Einsatz relativ hoher finanzieller Investitionen bedeutete. Doch schnell stellte sich heraus, dass die Reederei Horn den Bau zu verzögern gedachte, ja sogar einen Versuch machte, von dem Vertrag noch zurückzutreten. In einem Schreiben der Geschäftsleitung der FSG an die Reederei heißt es am 15. Juli 1931:

Wir telephonierten Ihnen am 8. Juli, daß wir uns, wie wir es durch den Ankauf des Motors getan haben, nicht durch Kaufen von Hintersteven, Schiffbaumaterial, Hölzer usw. für obigen Neubau weiter engagieren dürften, wenn nicht die erste Baurate, oder wenigstens 50% davon, in den allernächsten Tagen einginge. Inzwischen ist wieder eine Woche verflossen, ohne daß wir etwas von Ihnen betreffs der Baurate hörten.

Da wir lediglich auf Grund des mit Ihnen geschlossenen Vertrages unseren Betrieb wieder eröffnet und Personal wieder eingestellt haben, sowie Verbindlichkeiten eingegangen sind, müssen wir nunmehr auf umgehende Erfüllung auch Ihrerseits drängen und wir sind angewiesen, Ihnen eine letzte Frist bis zum 22. des Monats zu setzen.

Ferner sehen wir uns veranlaßt, Ihnen der Ordnung halber mitzuteilen, daß die zugesagten Baetermine sich entsprechend dem späteren Eingang der 1. Baurate verschieben können und dass wir uns vorbehalten müssen, Sie für die dadurch bei uns entstehenden höheren Kosten eventuell verantwortlich zu machen.

Die Antwort des Reeders Horn folgte am 17. Juli 1931 und ist ebenfalls im Kopiebuch des Aufsichtsrates erhalten:

Ich erhielt ihr vorgestriges Schreiben und werde auf dasselbe in der zweiten Hälfte der nächsten Woche zurückkommen.

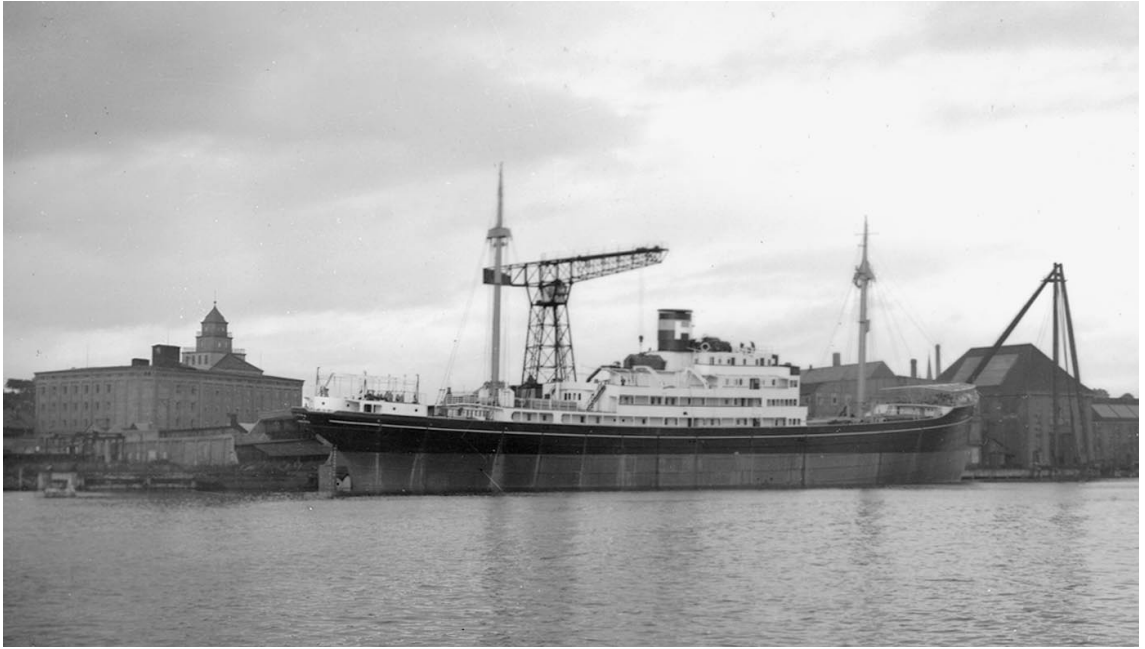


Abb. 5 Die H.C. HORN war der vorerst letzte Neubau der FSG bis 1934. (Foto: Archiv Flensburger Schiffahrtsmuseum)

Heute muß ich Ihnen nur vor Augen führen, daß sich die wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse in Deutschland, wie Ihnen auch bekannt ist, so verändert haben, daß dadurch alle Voraussetzungen und Berechnungen über den Haufen geworfen sind.

Hochachtungsvoll, gez. H.C. Horn

So ging es noch einige Wochen hin und her. Am 1. September 1931 erklärte die Reederei schließlich, das Schiff nicht mehr bauen und von dem Vertrag zurücktreten zu wollen. Allerdings waren seitens der Werft durch Anfertigen der Bauzeichnungen, Anschaffung von Material, die Kiellegung, Arbeitslöhne usw. schon Kosten in Höhe von rund einer Million Reichsmark entstanden. Es wurde daher zäh miteinander gerungen, wie die vielen Briefe und Telegramme deutlich vor Augen führen. Am 12. Dezember 1931 einigte man sich schließlich, und die H.C. HORN wurde gebaut.

Auf das restliche Geld allerdings musste die FSG noch lange warten. Der ganze Prozess zog sich über Jahre hin und bedeutete für die Werft eine finanzielle Belastung, die in der ohnehin sehr schwierigen Lage nicht leicht zu meistern war. Die Reederei bemühte sich, die Wechsel laufend zu verlängern. Ende 1934 betrug die noch ausstehende Wechselschuld für diesen Auftrag immerhin 125 000 Reichsmark. Erst Ende 1936 war die Angelegenheit vom Tisch.

Ein harter Kampf ums Überleben

Im Kopiebuch des Aufsichtsrats der FSG für den Zeitraum von 1933 bis 1940 sind die monatlich abgehaltenen Aufsichtsratssitzungen festgehalten. Sie fanden in der Regel im Verwaltungsgelände der FSG statt. Da jedoch seit Mitte der 1920er Jahre auch zwei Direktoren im Aufsichtsrat saßen, die aus Rotterdam kamen, die Herren J.G. Gröninger, ein Vertreter der nieder-

ländischen Reederei Halycon Lijn, sowie H.J. Kouwenhoven, der gemeinsam mit Gröninger für den Thyssen-Konzern tätig war und gleichzeitig auch im Aufsichtsrat einer großen niederländischen Bank saß, der »Bank voor Handel en Scheepvaart«, die ebenfalls zu Thyssen gehörte und Teil der 1924 von W.A. Harriman in New York gegründeten Union Banking Corporation war, wurden etliche Sitzungen auch im Hamburger Hotel »Vier Jahreszeiten« abgehalten.

Zu weiteren Mitgliedern des Aufsichtsrates zählten der Generaldirektor V. Nawatzki aus Eisenach, der Direktor K. von Sydow aus Hamburg, der Konsul Fritz Christiansen aus Flensburg sowie der Flensburger Oberbürgermeister, zu diesem Zeitpunkt, wie bereits erwähnt, Dr. von Hanseemann.

In einem der Aufsichtsratsberichte ist die Situation der Flensburger Werft am 15. März 1933 wie folgt festgehalten:

Verhandlungen über Neubauten: Keine

Ablieferung von Neubauten: Keine

Stapelläufe: Keine

Die Mitarbeiterzahlen betragen, einschließlich des Wächters und der Lehrlinge, 74 Personen, die Zahl der *Beamten*, der Ingenieure und Verwaltungsangestellten also, wurde mit 13 beziffert. Die meisten der Mitarbeiter waren mit Reparaturmaßnahmen beschäftigt, die unter dem Punkt: *Dockbetrieb in Verbindung mit kleinen Reparaturen* aufgelistet waren. Zu den gedockten Schiffen zählten ausschließlich kleinere Dampfer einiger Flensburger Reedereien, wie z.B. der Reederei Frohne und der *Vereinigten*. Auch das Abwrackprogramm brachte noch etwas Beschäftigung. Es lief, wie es hieß, *programmmäßig*.

Einen Monat später, am 15. April 1933, war die Arbeiterzahl kurzfristig auf 91 aufgestockt worden, da das Reparaturgeschäft etwas besser lief. Doch schon im Mai mussten etliche Mitarbeiter wieder entlassen werden. Mitte des Monats betrug die Arbeiterzahl noch 59 Personen. Mit allen Mitteln bemühte man sich, Neubaufträge hereinzubekommen. Seitens des Aufsichtsrats wurde diesbezüglich eigens ein Arbeitsausschuss eingerichtet. Die Vertreter der Werftleitung, namentlich vor allem Ove Lempelius, setzten sich engagiert ein und sprachen persönlich bei verschiedenen potentiellen Auftraggebern vor.

In einem *streng vertraulichen* Brief an das Mitglied des Aufsichtsrats Gröninger führte Lempelius am 22. Juni 1933 aus, dass bislang nur eine einzige Anfrage bezüglich eines Neubaus vorliege, und zwar aus dem Ausland. Es handelte sich um einen Schleppzug für die Donau, der aus einem Motorschlepper mit einer Maschinenleistung von 600 PS und drei Tankleichtern bestehen sollte. In dem Brief heißt es weiter:

Im Anschluß hieran wird es Sie gewiß – wenn Sie es nicht schon wissen – interessieren zu erfahren, daß Blohm & Voss einen großen Auftrag aus Holland erhalten hat. Zweifellos wird Blohm & Voss den Auftrag nur dadurch hereingeholt haben, daß nachgewiesen werden konnte, daß durch diesen Schiffsneubau keine Konkurrenz für die deutsche Schifffahrt entsteht. Denn in diesem Fall ist es z.Zt. möglich, als Werft vom Reichswirtschaftsministerium zur Förderung des Exports die gleichen Vergünstigungen zu erhalten, welche anderen Industriezweigen schon seit längerer Zeit gewährt werden.

Ich darf Ihnen als Mitglied des Arbeitsausschusses unseres Aufsichtsrats dieses nur vertraulich mitteilen. Auf diesem Wege dürfte es Ihnen vielleicht möglich sein, den 12 000 t Dampfer zu RM 1 600 000 zu liefern. Andererseits wird die Werft hierdurch verpflichtet, nur inländisches Material zu verarbeiten und kann bei den Unterlieferanten nicht mit dem Kauf aus dem Ausland drohen. Hierdurch ergeben sich höhere Selbstkosten, so daß der Verkaufspreis bei etwa RM 2 000 000,- liegen müßte. Die Differenz von RM 400 000 würde der Staat als Ausfuhrprämie vergüten müssen.

Knöhr und Burchardt Nfl. haben leider noch keine Schiffe verkaufen können, so daß wir mit dem Bauvorhaben dieser Reederei noch nicht weitergekommen sind. Rob. M. Sloman jr. würde,

wie mir der eine Inhaber bei meinem vorgestrigen Besuch in Hamburg sagte, gerne noch 2 genau solche Schiffe bauen lassen, wie wir dieselben kürzlich lieferten (GEMMA und LIPARI). Diese Schiffe machen sich, wie er sagte, ganz vorzüglich. Die Firma wartet nun ab, bis sie in der Lage ist, wieder 2 Neubauten zu finanzieren.

Lempelius schreibt in der von ihm verfassten und bereits zitierten Festschrift aus Anlass des 75-jährigen Bestehens der FSG über jene Jahre lapidar:

Auch die Jahre 1933 und 1934 brachten für die Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft noch keine nennenswerte Besserung der Beschäftigung. Die Hauptkundschaft der Werft hatte ihren Sitz in Hamburg und Bremen. Dort aber verblieben die Aufträge infolge Beihilfe der Regierungen aus eingesparten Erwerbslosen-Unterstützungen für Schiffsneubauten am eigenen Platze. Um Geld zu erhalten, mußten erhebliche Bestände an abgelagerten Hölzern nach Norwegen verkauft werden, da die Banken sich weigerten, ohne Hergabe von Sicherheiten den bisher gewährten Kredit zu erhöhen.

Tatsächlich bemühten sich sowohl er selbst als auch das Mitglied der Geschäftsführung Direktor Bauer persönlich darum, mit der neuen Reichsregierung in Verhandlungen zu treten, um bei möglichen Aufträgen Unterstützung zu erhalten. Hinweise darauf liegen im Protokoll der FSG aus den Jahren 1919-1947 vor. Einem darin enthaltenen Sitzungsbericht des Aufsichtsrats ist zu entnehmen:

Herr Direktor Bauer meint, daß es z.Zt. keinen Zweck habe, mit den Berliner Reichsbehörden erneut zu verhandeln, zumal durch den Regierungswechsel noch keine Beruhigung bei den zuständigen Stellen eingetreten sei. [...]

Herr Konsul Christiansen ist trotzdem der Meinung, daß Herr Lempelius bei seiner demnächstigen Anwesenheit in Berlin bei den zuständigen Persönlichkeiten der verschiedenen Reichsbehörden vorsprechen sollte, um zu erfahren, ob von dieser Seite noch Unterstützung für etwaige Bauvorhaben zu erwarten sei. Außerdem schlage er vor, daß Herr Lempelius auf der Rückreise in Bremen bei dem Norddeutschen Lloyd vorsprechen möge, da er erfahren habe, daß der NDL Neubauten vergeben wolle. Wir müssen uns in Erinnerung bringen.

Diese schriftlich festgehaltenen Dokumente eines verzweifelten Bemühens um die Erhaltung des traditionsreichen Flensburger Unternehmens endeten mit der Zusammenfassung der Ergebnisse, in denen auch konkrete Maßnahmen und Ziele vorgegeben wurden:

Es soll versucht werden

- 1) Beim Reichskommissar Gerecke [Günther Gerecke, Reichskommissar für Arbeitsbeschaffung] bzw. bei dessen rechter Hand, Herrn Kordemann, der Herrn v. Hanseemann persönlich bekannt ist, zu sondieren, ob aus den für die Arbeitsbeschaffung neu zur Verfügung stehenden Mitteln von 2 Milliarden etwas für die Schiffsneubauten zu erhalten ist.*
- 2) Beim R.M.A. [Reichsmarineamt] Fühlung zu erhalten, damit wir uns dort für die evtl. Gebung von Marinefahrzeugen oder Hilfsfahrzeugen einschalten.*
- 3) Mit dem Norddeutschen Lloyd Fühlung zu nehmen, damit wir zur Teilnahme an der Konkurrenz aufgefordert werden, wenn Bauten vergeben werden.*

Aufschlussreich ist an dieser Stelle auch die Erwähnung, persönliche Kontakte des Flensburger Oberbürgermeisters von Hanseemann nutzen zu wollen. Dr. Fritz von Hanseemann war am 10. November 1930 mit großer Mehrheit als Nachfolger seines Vorgängers Dr. Todsén gewählt worden, obwohl er, wie es auf S. 436 in »Flensburg, Geschichte einer Grenzstadt« heißt, *vorher nur erster Beigeordneter in Neuss gewesen war*, also offensichtlich ein politisch eher unbeschriebenes Blatt, das zudem dem bürgerlichen Lager zuzuordnen war.

Von Hanseemann trat sein Amt an, als die Folgen der Wirtschaftskrise in Flensburg deutlicher denn je zu spüren waren. Da er den Nationalsozialisten offensichtlich ein Dorn im Auge war, zählte von Hanseemann zu denjenigen Personen aus dem Kreis der Stadtverwaltung, die nach

der Machtübernahme ihren Platz räumen mussten. Zu seinem Nachfolger wurde am 19. September 1933 der gebürtige Kieler Dr. Wilhelm Sievers ernannt, seit 1925 bekennender Nationalsozialist. Sievers vertrat bis zu seiner Amtsenthebung am 1. Februar 1936 die Stadt Flensburg im Aufsichtsrat der FSG.

Die Zusammenarbeit zwischen der Geschäftsleitung der Flensburger Werft und Oberbürgermeister von Hanseemann scheint sehr gut gewesen zu sein. Von Hanseemann verabschiedet sich schriftlich am 1. September 1933 bei Direktor Bauer. In dem Brief, der bereits einen Berliner Absender trägt, heißt es:

Sehr verehrter Herr Bauer!

Nachdem der Herr Preußische Minister des Innern mich in den Ruhestand versetzt hat, lege ich hiermit mein Amt als Mitglied des Aufsichtsrats der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft nieder.

Es war mir eine besondere Freude 2 1/2 Jahre lang meine Bemühungen auch im Interesse dieses alten und ruhmreichen Unternehmens verwenden zu können. Ich wünsche der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft von Herzen, daß sie siegreich die großen Schwierigkeiten der Gegenwart überwindet und zum Besten Flensburgs und der deutschen Wirtschaft einer neuen Blütezeit entgegengehen möchte.

Sollte ich persönlich irgendwie in der Lage sein, der Gesellschaft nützlich sein zu können, so stehe ich dazu gerne und jederzeit zur Verfügung.

Ich verbinde damit meine besten Wünsche für Sie, sehr verehrter Herr Bauer, die Herren des Aufsichtsrats und Vorstandes persönlich und bin mit vorzüglicher Hochachtung und verbindlichen Grüßen,

Ihr sehr ergebener Dr. Fr. v. Hanseemann

Das Antwortschreiben vom 7. September 1933 ist ebenfalls bewahrt und enthält, wenngleich in knapper Form, einen persönlichen Dank für gute Zusammenarbeit von Lempelius und Bauer. Es geht aus den weiteren Unterlagen nicht hervor, ob später noch von dem Angebot von Hanseemanns Gebrauch gemacht worden ist.

Die Säuberungsaktionen der neuen Machthaber griffen im übrigen – wie überall im Reich – auch auf die Leitung der Flensburger Wirtschaftsbetriebe über. So hatte die Geschäftsleitung der FSG einen Fragebogen auszufüllen, in dem u.a. die »Rassezugehörigkeit« der Mitglieder der Geschäftsleitung und des Aufsichtsrats angegeben werden musste. Dieser Fragebogen ist im *Aufsichtsrats-Copie-Buch* erhalten. Aus den weiteren Unterlagen des Kopiebuchs geht deutlich hervor, dass zwar ab Ende des Jahres 1933 diverse Verhandlungen über Neubauten mit verschiedenen Reedereien geführt wurden, doch keine zu einem erfolgreichen Abschluss gebracht werden konnte. Als Grund dafür wird unter anderem erwähnt, dass im Ausland damals noch sehr viel günstiger produziert werden konnte. *Wir hoffen, daß die inländischen Reeder in die Lage versetzt werden können, in Deutschland zu ausländischen Preisen zu bestellen*, schrieb Lempelius am 23. September 1933 an das Aufsichtsratsmitglied von Sydow.

Da noch Abwrackarbeiten liefen und auch das Dock einigermaßen ausgelastet war, konnten bis 1934 zwischen 80 und 120 Mitarbeiter beschäftigt werden. Dann jedoch gab es tatsächlich wieder zwei – wenngleich im Verhältnis kleine – Aufträge über Neubauten. Mit den Baunummern 424 und 425, den beiden Motor-Fahrgastschiffen FORELLE und LIBELLE, beide jeweils 20,5 Meter lang und neun Knoten schnell, konnten am 12. Mai 1934, nach mehr als zwei Jahren, erstmalig wieder Neubauten bei der FSG auf Kiel gelegt werden. Auftraggeberin war die Flensburger Reederei Vöge & Däcker. Aber auch wenn nun weitere Aufträge abgeschlossen werden konnten, so ein unter der Baunummer 422 registrierter Motor-Hafenschlepper mit einer Maschinenleistung von 450 PS, der im Auftrag der Marinewerft Wilhelmshaven bei der FSG gebaut wurde und unter dem Namen GEIER ebenfalls 1934 vom Stapel lief, war das Tief dennoch nicht überwunden.

In einem Sitzungsprotokoll vom 4. Mai 1934 ist zu lesen, dass man weiterhin in persönlichen Verhandlungen mit den Berliner Behörden stand:

Herr Oberbürgermeister Dr. Sievers sagt, daß er mit Herrn Lempelius bei den Ministerien in Berlin wegen Arbeit für die Werft vorstellig geworden ist, aber leider vergebens.

Herr Nawatzki sagt, Flensburg ist immer vernachlässigt worden. Bremen, Hamburg, Kiel, hätte Arbeit erhalten, aber Flensburg als Grenzstadt hätte nichts bekommen.

Herr Oberbürgermeister Sievers will wieder in Berlin vorstellig werden und erbittet hierfür eine Aufstellung, welche Werften Neubaufträge mit Reichszuschüssen erhalten haben.

Es wurden auch kuriose Aufträge angenommen, um die kleine Belegschaft in Lohn und Brot zu halten. Am 15. Oktober 1934 findet sich im Aufsichtsratsbericht unter der Rubrik Neubauten: Teil einer Sporthalle in Gewicht von ca. 260 Tonnen. Diese konnte allerdings erst am 16. Juli des folgenden Jahres abgeliefert werden, denn nun ging es Schlag auf Schlag, ein Auftrag folgte dem nächsten.

Der Aufschwung im Spiegel der Geschäftsberichte

Erst das Jahr 1935 brachte etwas mehr Arbeit, liest sich der beginnende Aufschwung schlicht in der schon zitierten Festschrift aus dem Jahr 1951. Es waren einige Spezialschiffe nach dem Selbst-Trimmer-System zu bauen, die es gestatteten, die Belegschaft in diesem Jahr um 1000 Mann zu vergrößern.

Im Geschäftsbericht der FSG über 1934 ist einleitend folgendes zu lesen: *Unsere im vorigen Jahr ausgesprochene Hoffnung, daß durch den von der Reichsregierung geführten Kampf gegen die Erwerbslosigkeit sich auch eine Belebung für unseren Betrieb ergeben würde, hat sich leider erst gegen Schluß des Geschäftsjahres bestätigt, so daß wir für das abgelaufene Geschäftsjahr daraus keinen Nutzen ziehen konnten.*

Allerdings heißt es weiter: Es ist uns gegen Schluß des Geschäftsjahres gelungen, nachstehende Neubau-Aufträge hereinzunehmen:

- 1 Frachtdampfer von 4300 to. Tragfähigkeit,*
- 1 Frachtdampfer von 2500 to. Tragfähigkeit,*
- 2 Frachtmotorschiffe von je 7500 to. Tragfähigkeit,*

wodurch sich unsere Belegschaft gegenüber dem Vorjahre allmählich beträchtlich erhöhen wird. Doch genügen diese Aufträge noch nicht, um unsere Anlagen voll ausnutzen zu können.

Die ersten drei Schiffe, die unter den Baunummern 426, 427 und 428 im Jahr 1935 vom Stapel liefen, waren die WILHELM TRABER, die OTTO ALFRED MÜLLER und die CLÄRE HUGO STINNES. Alle drei Aufträge kamen also von großen Hamburger Reedereien. Für die Reederei Stinnes sollte die FSG in den folgenden Jahren noch etliche weitere Schiffe bauen.

Und schon ein Jahr später wird im Geschäftsbericht ausgeführt:

Im Geschäftsjahr vom 1. Januar 1935 bis 31. Dezember 1935 gelang es uns, unsere Belegschaft um ca. 100 Mann auf ca. 1250 Mann zu steigern.

Wir konnten das erste der im letzten Geschäftsbericht genannten 4 Frachtschiffe Mitte August, das zweite Mitte Oktober und das dritte am Schluß des Geschäftsjahres abliefern.

Die erste Hälfte des Geschäftsjahres war lediglich dem Aufbau des Unternehmens gewidmet. Der eigentliche volle Produktionsprozeß hat erst im Herbst begonnen.

Es ist uns gelungen, unsere Unkosten zu decken und bescheidene Abschreibungen vorzunehmen. [...]

Der Auftragsbestand betrug Ende 1935:

- 1 Fracht-Motorschiff von 7500 to. Tragfähigkeit,*
- 2 Frachtdampfer von je 2500 to. Tragfähigkeit,*



Abb. 6 Die CLÄRE HUGO STINNES bei ihrer Taufe. Der Taufschmuck zeigt deutlich den neuen Geist, der auch bei derartigen Anlässen selbstverständlichen Einzug gehalten hatte. Werkzeugmeister Christian Möller hält in seinen Erinnerungen übrigens fest, dass erstmalig auch die Anwesenheit der Arbeiter der FSG bei Stapelläufen und Schiffstauen ausdrücklich erwünscht war. Die Arbeit durfte solange ruhen. Seinen Schilderungen zufolge wurden Belegschaften der Flensburger Betriebe eigens zu derartigen Feierlichkeiten herbeibeordert. (Foto: Archiv Flensburger Schiffahrtsmuseum)

- 1 Fracht-Motorschiff von 9000 to. Tragfähigkeit,
- 2 Fracht-Motorschiffe von je 8500 to. Tragfähigkeit.

Die in dem Geschäftsbericht abschließend ausgesprochene Hoffnung, dass sich nunmehr weitere Aufträge abzeichnen würden, sollte sich tatsächlich bewahrheiten. So wird im Bericht des folgenden Jahres vermerkt, dass 1936 mit einer von etwa 1250 auf etwa 1450 Mann erhöhten



Abb. 7 C-24 auf dem Bauhelgen, kurz vor der Fertigstellung. 1938 baute die FSG insgesamt vier solcher »C-Schiffe« für die Kriegsmarine. (Foto: Archiv Flensburger Schiffahrtsmuseum)

Gefolgschaft, wie es heißt, fünf Frachtschiffe fertiggestellt wurden. Das Gesamtvolumen der Produktion belief sich auf insgesamt 25 800 Tonnen Tragfähigkeit.

Dieser großartige Erfolg sei, so ist weiter zu lesen, in erster Linie dem Einsatz und der Leistung der Betriebsangehörigen zu verdanken:

Von unserer Gefolgschaft, zu welcher 125 Lehrlinge gegenüber 87 im Vorjahre gehören, sind 706 über 40 Jahre alt, 420 unserer Mitarbeiter sind über 10 Jahre und 145 über 25 Jahre bei uns tätig, ein Zeichen guter Verbundenheit zwischen Gefolgschaft und Werk.

Das getätigte Arbeitsprogramm des Berichtsjahres stellte an alle unsere Gefolgschaftsmitglieder erhöhte Ansprüche. Es war nur durch das harmonische Zusammenarbeiten möglich, unsere Kundschaft pünktlich und gut zu bedienen.

Aus den Erträgen einer monatlichen freiwillig geleisteten Überstunde aller Werksangehörigen konnten 94 erholungsbedürftige Arbeitskameraden je einen zusätzlichen 14tägigen kostenlosen Ferienaufenthalt in der Holsteinischen Schweiz genießen.

1936 wurden erstmals wieder erhebliche Investitionen in die Modernisierung der Werftanlagen getätigt. So bittet Lempelius in einem im Kopiebuch des Aufsichtsrats enthaltenen Schreiben an das Aufsichtsratsmitglied Gröninger vom 27. März 1936 um die Genehmigung der Kosten für die Anschaffung einer elektrischen Schweißanlage. Die geschätzten Gesamtkosten beliefen sich auf 60 000 Reichsmark. Da als Voraussetzung für die Inbetriebnahme einer solchen Anlage u.a. auch eine höhere Stromerzeugung unabdingbar war, diese jedoch auf der Werft nicht mehr geleistet werden konnte, da der vorhandene Generator zu klein war, schlug Lempelius vor, die Werftanlagen an das Kraftwerk anschließen zu lassen, *zumal uns dieser zusätzliche Strom nur 3 Pfennige/kW kosten soll und das Kraftwerk die Kabel etc. bis zur Schaltzelle in unserer Zentrale kostenlos liefern will*, wie es weiter heißt.



Abb. 8 Die Baunummer 429, JOHANNES MOLKENBUHR, bei einer Maschinenstandprobe vor der Ausrüstungswerft der FSG. Das Schiff zierte auch das Titelblatt der »Flensburger illustrierten Nachrichten« vom 22. Januar 1936. Der Aufschwung der Werft fand vor allem in Form von Titelbildern seinen begeisterten Niederschlag in der Flensburger Presse. So war in einer weiteren Ausgabe der genannten Zeitung vom 19. Februar 1936 ein Bild der CLÄRE HUGO STINNES im Hafen von Rotterdam zu sehen. Die Bildunterschrift lautete: *Flensburgs Ruhm in fremden Häfen!* (Foto: Archiv Flensburger Schiffahrtsmuseum)

Des Weiteren bat Lempelius um den Ankauf moderner und leistungsfähiger Radial-Bohrmaschinen zum *paketweise[n] Bohren der Platten*, eine Investition, deren Kosten er auf immerhin 25 000 Reichsmark bezifferte.

Die Beschaffung beider Anlagen ist sehr dringlich. Die erstere, damit wir die Schiffe so leicht bauen können, wie es neuerdings allgemein gewünscht wird. Die zweite, weil hierdurch genaueres Arbeiten möglich ist. Diese Maschinen machen sich auch bezahlt, wenn man Schwesterschiffe (wie die beiden Unileverschiffe) im Bau hat, weil hier immer 4 Platten auf einmal gebohrt werden und damit das vierfache Anzeichnen der Platten seitens der Schiffbauer fortfällt, führte Lempelius weiter aus.

Das benötigte Kapital hoffte er aus dem, wie er schrieb, laufenden Geschäft entnehmen zu können. In einer eilends einberufenen Aufsichtsratssitzung wurde dem Wunsch der Betriebsleitung schließlich entsprochen.

Bereits in einer Aufsichtsratssitzung vom Mai 1933 hatte man sich ausdrücklich zur Aufgabe gemacht, sich auch um Aufträge durch die Marine zu bemühen. In dem Protokoll einer Sitzung vom 21. April 1936 teilte Ove Lempelius den anwesenden Aufsichtsratsmitgliedern mit, dass sich die Geschäftsleitung bereits in Verhandlungen über den Bau einiger so genannter »C-Boote«, kleinerer Motorschiffe, die als Sperrfahrzeuge eingesetzt wurden, befinde. Lempelius begrüßte diese Entwicklung, da er, wie es weiter heißt, *gerne wieder 1800 Mann beschäftigen möchte*. Tatsächlich stellte die FSG allerdings erst 1938 unter den Baunummern 374 bis 377 insgesamt vier so genannte »C-Boote« für die Kriegsmarine her.

In derselben Sitzung erkundigte sich übrigens das Aufsichtsratsmitglied Gröninger, wer die Unkosten für die vielen Gäste auf der Probefahrt der JOHANNES MOLKENBUHR zu übernehmen gedenke. Es ist die erste Anfrage dieser Art, die sich in sämtlichen Protokollbüchern vergangener Jahrzehnte findet. Entweder waren die Gäste außerordentlich zahlreich und die Ausgaben ungewöhnlich hoch gewesen oder es handelte sich um einen Versuch, die Kosten für derartige

Probefahrten grundsätzlich der Reederei aufzubürden. Die Antwort von Lempelius, dass die Werft dies tue, ist ebenfalls festgehalten: Es sei dies nicht nur eine große Reklame für die Firma Stinnes, sondern auch für die FSG. Außerdem sei er persönlich mit verschiedenen Herren aus den Ministerien auf den Probefahrten bekannt geworden, was für weitere Verhandlungen in Berlin von großem Vorteil sei. Diese Antwort wurde offensichtlich nicht nur zur Kenntnis genommen, sondern auch akzeptiert, obwohl ein Ereignis dieser Art einiges an finanziellem Aufwand verursacht haben dürfte.

Durch die oben erwähnten hohen Investitionen in die verschiedenen Modernisierungsmaßnahmen konnte das Geschäftsjahr 1936 keinen Gewinn nachweisen, vielmehr wurde ein Verlust erwirtschaftet. In dem Geschäftsbericht heißt es entsprechend:

Bei einem von RM 4 430 000,- auf RM 7 754 000,- gestiegenen Umsatz waren unsere Anlagen nur zu etwa 60% ausgenutzt und ist uns ein finanzieller Erfolg versagt geblieben, weil erhebliche Mittel zur Instandsetzung und Verbesserung des Werkes aufgewandt werden mußten und die erzielten Preise teilweise nicht auskömmlich waren. Es ist im Berichtsjahr ein Verlust von RM 142 994,98 entstanden.

Doch trotz des Verlustes waren die Auftragsbücher erstmalig wieder voll:

Der Auftragsbestand an Neubauten beläuft sich heute auf:

7 Frachtmotorschiffe von je 8500 to. Tragfähigkeit fürs Ausland,

2 Frachtmotorschiffe von je 8000 to. Tragfähigkeit fürs Inland,

2 Frachtdampfer [von je] 5000 to. [Tragfähigkeit fürs Inland],

1 [Frachtdampfer von] 1750 to. [Tragfähigkeit fürs Inland],

1 [Frachtdampfer von] 1250 to. [Tragfähigkeit fürs Inland].

[...] Die weiteren Neubauten geben unserem Unternehmen Beschäftigung bis gegen Ende des Jahres 1938.

Zu den Auftraggebern zählten u.a. die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die Reederei Otto A. Müller, Hamburg, Ernst Russ, Hamburg, die Mathies-Reederei und die Reederei Hugo Stinnes, wobei letztere in der Folge mit zu den wichtigsten Auftraggebern der folgenden Jahre gehören sollte, ferner die Flensburger Schiffspartenvereinigung, für die die FSG den mit 1560 BRT vermessenen Frachtdampfer HEINRICH SCHMIDT baute.

1937 wurden mit der MOERO und der MOBEKA auch erstmalig wieder zwei Schiffe für ausländische Rechnung geliefert. Auftraggeberin war die Compagnie Maritime Belge, Antwerpen. Doch die Konkurrenz war weiterhin groß, und nicht alle Kunden brachten stets nur Freude. So ist im Kopiebuch des Aufsichtsrats in einem Protokoll vom 9. Juni 1937 zu lesen, dass laut Lempelius die größte Konkurrenz auf dem Schiffbaumarkt nach wie vor die Howaldtswerke seien. Außerdem habe man einen schlechten Jahresabschluss gemacht, zum einen durch Investitionen, zum anderen durch das ungleiche Bauprogramm und darüber hinaus, durch die, wie es heißt, *Ansprüche der Reederei Hamburg Süd*. Darüber hinaus wird folgendes ausgeführt:

Erhebliche Kosten sind auch entstanden durch die von dem »Amt für Schönheit der Arbeit« verlangten Arbeiten, wie Herstellung von Waschräumen, Hell-Streichen von Werkstätten etc. etc.

Das erwähnte Amt für Schönheit der Arbeit war, ebenso wie die bereits im November 1933 gegründete Organisation »Kraft durch Freude«, der Deutschen Arbeitsfront (DAF) unterstellt. Seine Aufgabe bestand darin, durch entsprechenden Druck auf die Unternehmensleitungen dafür zu sorgen, dass werktechnische Anlagen zum einen pfleglich behandelt, sauber gehalten und gut instand gesetzt waren, zum anderen, wie es im Duktus jener Jahre hieß, sozialhygienisch einwandfrei blieben.

Im Geschäftsjahr 1937 stieg die Zahl der Gefolgschaftsmitglieder auf 1700. – Es wurden 5 Frachtschiffneubauten von 32 000 Tonnen Tragfähigkeit zur Ablieferung gebracht, davon 17 000 Tonnen für das Ausland. Diese Leistung ist nur dadurch möglich gewesen, daß zeitweise

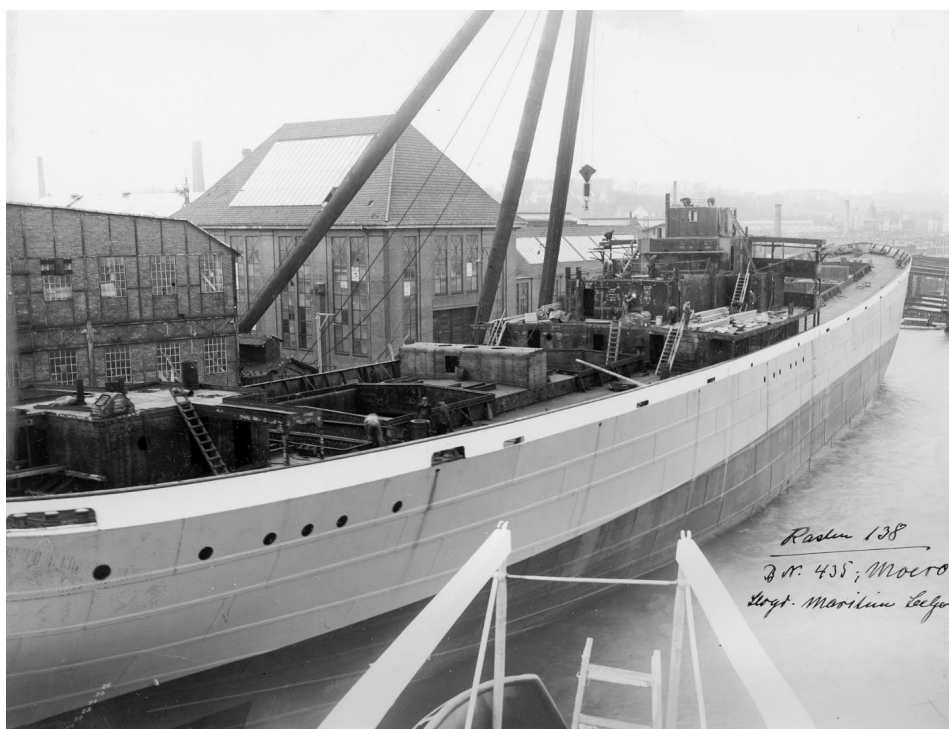


Abb. 9 Die MOERO im April 1937 vor dem Ausrüstungskai der »Alten Werft«. (Foto: Archiv Flensburger Schifffahrtsmuseum)

Überstunden gemacht wurden, wofür wir nicht unterlassen, auch an dieser Stelle der Gefolgschaft unseren Dank auszusprechen, heißt es im Geschäftsbericht für das Jahr 1937, der am 13. Juli 1938 vorgelegt wurde. In diesem Bericht wird die allgemeine Lage der Werft als gut bezeichnet. Neben den vollen Auftragsbüchern wird angegeben, dass auch das Schwimmdock erstmalig wieder zufriedenstellend ausgelastet sei, nämlich an 236 Tagen im Jahr. Insgesamt wurden 43 Schiffe repariert. Zum ersten Mal seit etlichen Jahren konnte verkündet werden, dass ein Gut haben erwirtschaftet worden war.

Bis zum Berichtsdatum sind drei Schiffe zur vollen Zufriedenheit der Auftraggeber abgeliefert worden. Die übrigen 11 Neubauten geben unserem Unternehmen Beschäftigung bis in das Jahr 1940 hinein.

Für freiwillige soziale Leistungen haben wir fortlaufend Beträge zur Verfügung gestellt und bleiben um den Ausbau der Betriebseinrichtungen laufend bemüht, wie weiter ausgeführt wird.

Lempelius erläutert später in der von ihm verfassten und bereits vielfach zitierten Festschrift aus dem Jahre 1951, dass sich die Konkurrenz *überreichlich mit Aufträgen eingedeckt* hatte. Seinen Angaben zufolge drohte das Flensburger Arbeitsamt sogar damit, Facharbeiter, die erwerbslos waren, zwangsweise auf andere Werften, beispielsweise nach Kiel, zu vermitteln. Andererseits führt er aus, dass die Gesamtsituation auf dem Markt die FSG in die positive Lage versetze, verhältnismäßig kurzfristige Liefertermine anbieten zu können. Das war der Fall bei einem lukrativen Auftrag, mit dem die Margarine-Rohstoff-Beschaffungs-GmbH an die Flensburger Werft herantrat. Gebaut werden sollten insgesamt fünf Schiffe gleicher Bauart, die mit je 8700 to. Tragfähigkeit vermessen waren.

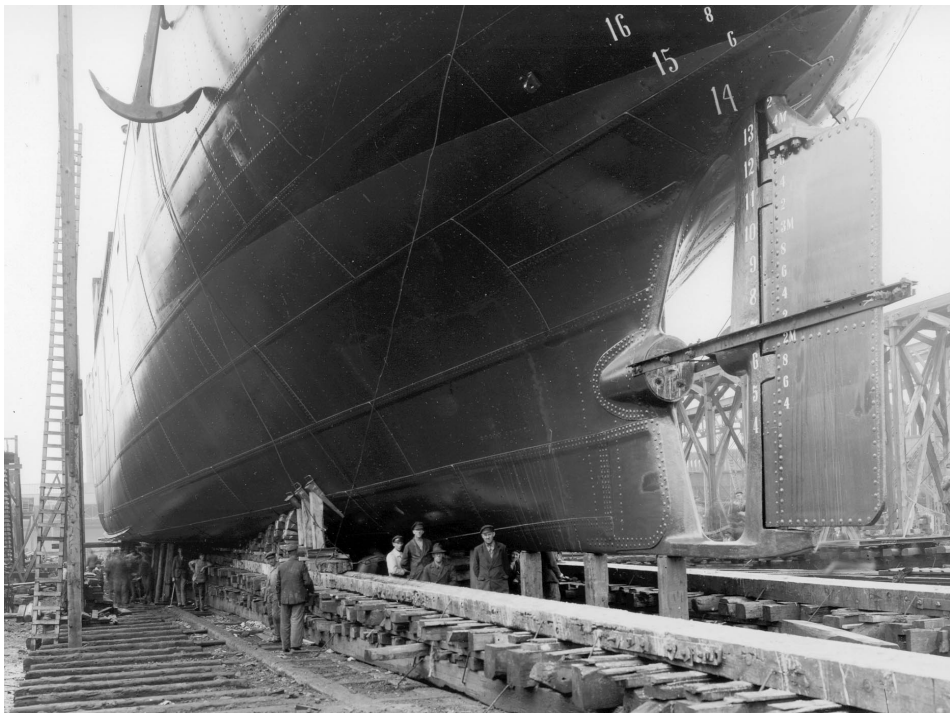


Abb. 10 Die BIRKA vor dem Stapellauf im April 1937. (Foto: Archiv Flensburger Schiffahrtsmuseum)

Ganz einfach war es nicht, dieses Geschäft, welches für die Werft einen Auftrag von rund RM. 12 000 000,– bedeutet, zustande zu bringen. Die deutschen Margarinefabriken beabsichtigten zwecks Einfuhr von Tran von norwegischen Reedern sofort Walfang- Mutterschiffe mit den Walfangbooten zu chartern und die auf mehrere Jahre laufende Charter später mit den von der Werft gebauten Schiffen zu bezahlen.

So beschreibt Ove Lempelius den zunächst etwas kompliziert scheinenden Vorgang, der für die FSG bzw. deren Geldgeber durchaus mit einigen finanziellen Risiken behaftet war. Dementsprechend fand sich erst nach längerem Suchen und vielen Verhandlungen eine Bank, die bereit war, die Charter zu verauslagen. Es handelte sich dabei um die Hambros-Bank in London. Nach ihrer Fertigstellung wurden die Schiffe an die Bank geliefert, die diese anschließend auf dem freien Markt verkaufte. Laut Lempelius wurden dabei gute Preise erzielt, da, wie er schreibt, *die Schiffspreise inzwischen auf dem Weltmarkt angezogen hatten.*

Die besagten fünf Schiffe liefen 1938 und 1939 unter den Baunummern 440, 441, 442, 444 und 446 vom Stapel. Es handelte sich dabei um die BIDEWIND, die von der Aktieselskab Borgestad, die MIM, die von Hvistendahl in Tønsberg, die ARCADIA, die von S. Bruusgaard in Drammen, und die HOEGH SILVERCLOUD, die von der Reederei Leif Hoegh, Oslo, aufgekauft wurde. Bei allen diesen vier Schiffen kamen die Käufer also aus Norwegen. Einzig die Baunummer 444, die MOCAMBO, wurde von der Compagnie Maritime Belge, Lloyd Royal aus Antwerpen übernommen. Für diese Reederei waren bereits zwei Jahre zuvor die beiden Frachtmotorschiffe MOERO und MOBEKA auf der FSG gebaut worden. Wie sowohl der Geschäftsbericht für das Jahr 1938 als auch die Festschrift aus dem Jahre 1951 festhalten, war es dieser Großauftrag, der dafür sorgte, dass die Flensburger Werft das seit Ende der 1920er Jahre andauernde wirtschaftliche Tief endgültig überwunden hatte:



Abb. 11 Die HOEGH SILVERCLOUD war das letzte von fünf Schiffen einer Baureihe, die ursprünglich im Auftrag der Deutschen Margarinewerke auf der FSG gebaut und dann auf dem freien Markt verkauft wurden. (Foto: Archiv Flensburger Schifffahrtsmuseum)

Das geschäftliche Ergebnis war, daß der Verlustsaldo von RM 617 874,- beseitigt und noch ein Gewinn von RM 137 000,- ausgewiesen werden konnte. Nach Abwicklung dieses Geschäftes war die Werft aller Sorgen enthoben, die sie seit 1924 gehabt hatte, ist bei Lempelius zu lesen.

Und weiter schreibt er: Es war der Gesellschaft gelungen, ohne fremde Hilfe die flauere Zeit zu überbrücken, während andere Werften den Existenzkampf trotz ein- oder mehrmaliger Zusammenlegung des Aktienkapitals noch nicht beendet hatten.

Nunmehr hatte sich die FSG also mit eigener Kraft, unter großem Einsatz seitens der Geschäftsleitung, aus einer nahezu aussichtslosen wirtschaftlichen Situation wieder emporgearbeitet. Eine ruhige Zukunft schien zunächst gesichert, zumal Ende 1938 Orders für insgesamt 20 Schiffe sowie zwei Schwimmdocks und einen Schwimmkran vorlagen. Aufgrund der inzwischen als sehr gut zu bezeichnenden Auftragslage wurden weitere Investitionen in die technischen Anlagen in Höhe von rund 6 Millionen Reichsmark getätigt. Doch am 1. September 1939 brach mit dem Einmarsch der deutschen Truppen in Polen der Zweite Weltkrieg aus, und damit kamen auf die FSG erneut große Umbrüche zu.

Die FSG im Aufschwung

Von 1938 an schien eine ruhige Entwicklung der Werft gesichert. Außer einigen kleinen Dampfer-Aufträgen, die nötig waren, um die Maschinenbau-Werkstätten und die Kesselschmiede zu beschäftigen, lag im Jahre 1938 eine Reihe lohnender, großer Aufträge vor:

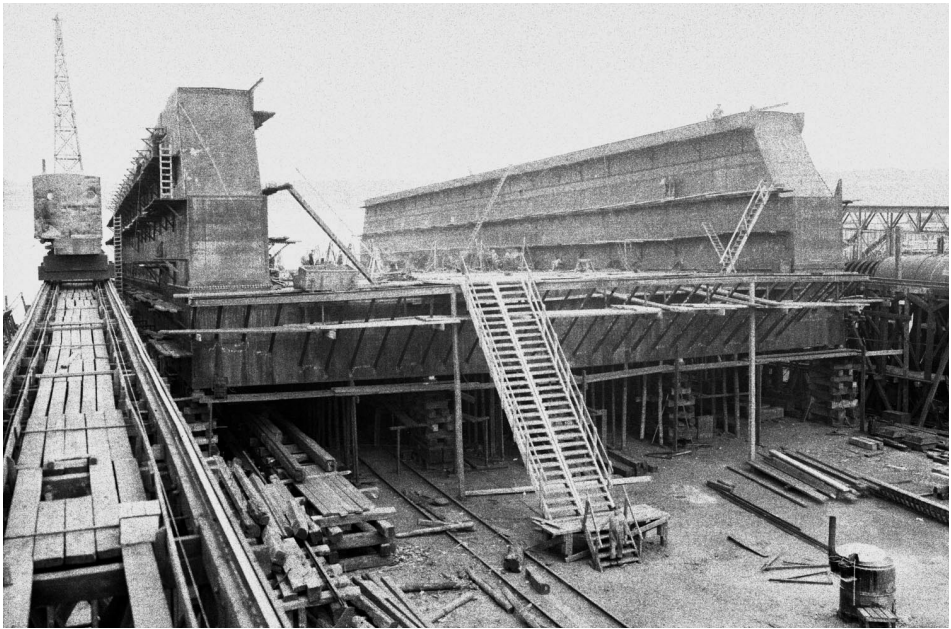


Abb. 12 Das Schwimmdock mit der Baunummer 460, das von der FSG 1939 für die Marine gebaut wurde. Das Oberkommando der Marine hatte noch ein weiteres Schwimmdock (Baunummer 465) und einen Kranponton (Baunummer 455) bei der FSG geordert, die auch noch vor Kriegsende fertiggestellt wurden. (Foto: Flensburger Stadtarchiv/Sammlung Möller)

Die Bau-Nrn. 448 und 449 hatte sich Herr Hugo Stinnes wieder gesichert für 2 gleiche Motorschiffe, wie er sie schon wiederholt empfangen hatte: M.S. WELHEIM und M.S. ALBERT JENSEN, 3 Dampfer für die Firma Bock, Godeffroy & Co., von je 5200 t Tragfähigkeit, 2 Frachtmotorschiffe von je 9100 t Tragfähigkeit für die Firmen Ernst Russ & Co. und Afrikanische Fruchtkompagnie, 2 Frachtmotorschiffe für Unterweser-Reederei von je 9300 t Tragfähigkeit. [...] Auf Grundlage dieser Entwicklung wurde eine technische Erneuerung der Betriebe mit einem Kostenaufwand von RM 6 000 000,- in Angriff genommen.

Damit wird zugleich auch ein Überblick über die Kunden der FSG zu diesem Zeitpunkt gegeben, zu denen hauptsächlich große Hamburger Reedereien gehörten. Der ungebremsen Hochkonjunktur schien nichts im Wege zu stehen – doch dann brach am 1. September 1939 der Zweite Weltkrieg aus. Der Handelsschiffbau musste zunächst, wie es bei Lempelius heißt, *zurückgestellt* werden. Das bedeutete nichts anderes, als dass die FSG den Bau dieser Schiffe unterbrechen bzw. gar nicht erst in Angriff nehmen durfte, obwohl zum Teil das Material für diese Schiffe bereits geordert oder sogar schon geliefert worden war. Auf diesen Sachverhalt wird weiter unter zurückzukommen sein. Man sah sich insgesamt vor eine Situation gestellt, die für das Unternehmen wirtschaftlich schwer abschätzbar war.

Soziale Veränderungen

Abgesehen von diesen Ereignissen und Umbrüchen gab es, bedingt durch die Zeitgeschehnisse, noch Anforderungen ganz anderer Art, die seitens einer konzentrierten Unternehmenspolitik des nationalsozialistischen Regimes forciert wurden und den Wettbewerb der einzelnen Betriebe

be hinsichtlich gesteigerter Produktionsraten anstacheln sollten, auch Veränderungen, die sich nur zum Teil in den Journalen und Akten der FSG wiederfinden, die sich jedoch in den Erinnerungen vieler ehemaliger Mitarbeiter der Werft jener Zeit widerspiegeln und die zum Teil auch der zeitgenössischen Tagespresse zu entnehmen sind. So berichtet der Maschinenbaumeister Christian Möller beispielsweise eher beiläufig, dass mit Anbruch der *Neuen Zeit* erstmalig auch der einfache Werker an den feierlich zelebrierten Stapelläufen und Schiffstaufristen teilnehmen durfte, die nunmehr für jedermann zugänglich waren und fast schon Volksfest-Charakter erhielten. Die Arbeit durfte während dieser Anlässe ruhen. Seinen Schilderungen zufolge wurden Belegschaften anderer Flensburger Betriebe eigens zu derartigen Feierlichkeiten herbeigeordert.

Neu war auch der Ton, der sich in den Geschäftsberichten seit Mitte der 1930er Jahre findet, in denen die Leistung der »Gefolgschaft«, wie der Mitarbeiterstamm nun bezeichnet wurde, ausdrücklich hervorgehoben wurde. Arbeiter, die sich besonders hervorgetan hatten, erhielten nun – wie in anderen Industriebetrieben auch – die Möglichkeit, sich im Rahmen des Programms »Kraft durch Freude« bei Sonderurlauben und kostenlosen Ferienaufenthalten, beispielsweise in der Holsteinischen Schweiz, zu erholen. Bedingt durch die Vorgaben, die vom Amt für Schönheit der Arbeit an die Industriebetriebe gestellt wurden, hatte auch die FSG erhebliche Summen in Maßnahmen zu investieren, die den Mitarbeitern in anderer Hinsicht zugute kommen sollten. Albert Gregersen, Jahrgang 1922, kam 1937 als Schiffbau-Lehrling auf die FSG. Im Rahmen eines Interviews im Mai 2004 erinnert er sich:

Als ich 1937 bei der FSG anfang, kamen neue Gesetze betreffend den Jugendschutz heraus. Wir durften keine Überstunden mehr machen (wir arbeiteten normal ja 48 Wochenstunden). Man musste für die Lehrlinge einen eigenen Waschraum einrichten, was bei den älteren Gesellen großen Unmut hervorrief. Das wurde dann ein kühler Raum mit Blechspinden. In der Mitte



Abb. 13 Nach außen war die Mitarbeiter-Fürsorge ein wichtiger Bestandteil der NS-Propaganda. Das Bild zeigt eine kleine Feierlichkeit unter Kollegen: Werkzeugschmied Johann Möller (Mitte, am Amboss) tritt in den Ruhestand, 1936. (Foto: Archiv Flensburger Schiffahrtsmuseum)

war ein großer Waschtisch mit Kummern, in denen man sich mit kaltem Wasser waschen konnte. Das war ein gewaltiger Fortschritt, so etwas hatte es auf der Werft noch nie gegeben. Ehrlich gesagt waren die sanitären Verhältnisse bei der FSG mehr als primitiv.

Der Fortschritt ging weiter, man gründete einen Betriebssportverein mit u.a. einer Fußballmannschaft. Etwas ganz neues war auch der »Werkschutz«, der aber auf der FSG nicht weiter auffiel. Das waren jüngere Gesellen, mit einer militärischen schwarzen Uniform mit flotter Mütze. Uniformiert war ja eigentlich alles bei Adolf, und wenn es gar nicht anders ging, hatte man irgendwo wenigstens eine Mütze, auf der irgendwo ein Hakenkreuz zu sehen war. Der »Werkschutz« hatte auch eine Blaskapelle. Es gab in allen größeren Flensburger Betrieben zu der Zeit eine solche Einrichtung.

All diese Maßnahmen sollten in erster Linie über die wahren Verhältnisse hinwegtäuschen. Mit der Zerschlagung der Gewerkschaften gleich nach der Machtübernahme und der Gründung der »Deutschen Arbeitsfront«, die nunmehr die Interessen der Arbeiterschaft wahrnehmen sollte, war Linientreue gefragt. Das wirkte sich – wie in allen Unternehmen – auch auf der FSG aus, wie sich Gregersen wiederum erinnert:

Das nun vorherrschende totalitäre System brachte vielen Ärger mit sich. Unter anderem gab es Meister, die meinten, sich mit unfeinen Methoden durchsetzen zu müssen. [...] Manche Bestimmungen wurden verschärft, ganz besonders mit Ausbruch des Krieges und auch noch später, als viele Fremdarbeiter die eingezogenen Kollegen ersetzen sollten. Da drohten diese Meister schnell einem Widersprechenden mit der Gestapo. Es blieb nicht immer nur bei der Drohung – mancher Werftarbeiter verschwand hinter Mauern. [...] Viele verbargen ihre sozialistische Gesinnung, um zu überleben.

Der Zeitschrift »Schiffbau«, 37. Jahrgang 1936, ist unter der Rubrik Gütezeichen für vorbildliche Betriebseinrichtungen das Folgende zu entnehmen:

Die planvolle Aufbauarbeit zur Schaffung wirklicher Betriebsgemeinschaften nimmt durch die in der Zeit vom 4. November bis zum 31. Dezember 1936 zur Durchführung kommende große Unfallverhütungsaktion: Schutz und Sicherheit in der Eisen- und Metallindustrie ihren Fortgang. Nachdem in allen zur Reichsbetriebsgemeinschaft 6, Eisen und Metall, gehörenden Betrieben die Aktion »Schönheit der Arbeit« mit großem Erfolg – der zu weiteren Taten Ansporn sein muß – durchgeführt worden ist, treten wir in das zweite Stadium nationalsozialistischer Betriebsneuordnung: Von der Schönheit der Arbeit zur Gesundheit, Schutz und Sicherheit der Arbeit. Unser Kampf gilt dem Unfall!

Ziel war es, durch Wettbewerb der Betriebe untereinander die Schaffung nationalsozialistischer Musterbetriebe zu fördern, deren oberste Maxime der Schutz und die Pflege des schaffenden deutschen Menschen sein sollte. Weiter, S. 445f., heißt es:

Darum soll an der Spitze dieser Aktion das Geleitwort des Führers Adolf Hitler stehen: So, wie die Wirtschaft und das Kapital der Nation zu dienen haben, ist auch die Arbeit dem gleichen Zweck dienstbar zu machen. Der vornehmste Träger der Arbeit aber ist keine Maschine, sondern der Mensch selbst. Die Pflege und der Schutz des arbeitenden Menschen ist damit in Wirklichkeit Pflege und der Schutz der Nation des Volkes.

Obwohl dieser merkwürdige Wettkampf durch den Ausbruch des Krieges längst ad absurdum geführt war, fand er auch unter den Flensburger Unternehmen weiter statt. So wurden beispielsweise am 18. November 1942 diverse Flensburger Betriebe im Sinne des NS-Leistungskampfes ausgezeichnet. Die FSG stand an 17. Stelle für die *Auszeichnung mit der Plakette für die Bewährung im Leistungskampf*. Den ersten Platz hatte die *Allgemeine Flensburger Autobus-Gesellschaft* und den zweiten die Maschinenbaufirma *Anthon & Söhne* errungen. Insgesamt wurden 51 Plaketten verteilt.

Einige Unternehmen wurden sogar mehrfach ausgezeichnet, die FSG gehörte jedoch nicht dazu. Sie erhielt weder einen Preis als *NS-Musterbetrieb*, der an das Postamt Flensburg ging,

noch das *Gaudiplom für besondere Leistungen*, das die Kraftwerke Flensburg einheimen konnten, noch das *Leistungsabzeichen für vorbildliche Förderung von »Kraft durch Freude«*, das den Margarinewerken, dem Kraftwerk, der Freien Vereinigung Flensburger Schlachter und einigen anderen Betrieben verliehen wurde, noch das *Leistungsabzeichen für vorbildliche Berufserziehung*, das unter anderem auch an das Kraftwerk und das Postamt ging. Auch das *Leistungsabzeichen für vorbildliche Sorge um die Volksgesundheit* wurde statt der FSG anderen Flensburger Unternehmen zuerkannt.

Der Kriegsausbruch: Verpflichtung zum U-Boot-Bau

Den Protokollen der FSG aus den Jahren 1924 bis 1947 ist zu entnehmen, dass seit 1939, mit Ausbruch des Krieges, das Oberkommando der Marine die Werft zum U-Boot-Bau verpflichten wollte. Seitens der Geschäftsführung der Flensburger Werft stand man dieser drohenden Verpflichtung allerdings nicht ausschließlich positiv gegenüber. Zwar ist den besagten Protokollen jener Jahre deutlich zu entnehmen, dass man sich auch ausdrücklich um Marineaufträge bemühte, die Prioritäten sollten jedoch weiterhin im Handelsschiffbau liegen. So heißt es im Protokoll der Aufsichtsratssitzung vom 6. April 1940:

Nachdem Herr Lempelius noch über den Werftausbau, Umstellung auf den Kriegsschiffbau, Beschäftigungslage des Werkes sowie über unser Verhältnis zur Marine gesprochen hat, bittet Herr v. Sydow, bei allen Maßnahmen in erster Linie die Werft für den Handelsschiffbau leistungsfähig zu gestalten.

Der Geschäftsführer der FSG, Ove Lempelius, bemühte sich, die mit dem Einstieg in die Rüstungsmaschinerie verbundenen Umbaumaßnahmen und die Kosten derselben nicht allein der Werft auferlegen zu lassen. Dazu heißt es im Protokoll der Aufsichtsratssitzung vom 18. November 1939 im Hotel »Vier Jahreszeiten« in Hamburg:

Zu Punkt 1 berichtet Herr Lempelius über das Ergebnis seiner Bemühungen beim Oberkommando der Kriegsmarine in Berlin, die Übernahme der Kosten zu klären, die durch den Ausbau der Betriebsanlagen erforderlich wurden.

Das Oberkommando hat unsere schriftlich eingereichten Vorschläge, entweder die Ausbaukosten auf die vorliegenden Kriegsschiffsbauaufträge umzulegen oder die Verzinsung und Amortisation des Bauvorhabens auf die Gemeinkosten im Verlauf einer kürzeren Zeit zu verrechnen, abgelehnt. Das Oberkommando ist aber der Ansicht, daß der finanzielle Status der Werft eine Finanzierung des Ausbauprogramms im Kreditwege über die Industrie-Bank ohne Schwierigkeiten möglich erscheinen läßt.

Die Verhandlungen mit dem Oberkommando der Marine verliefen in der Folge recht zäh. Wie andere deutsche Werften auch, beispielsweise Blohm & Voss in Hamburg, hatte sich die FSG, bedingt durch den Ausbruch des Krieges, den forcierten Forderungen des Oberkommandos zu beugen. Doch bevor das erste U-Boot auf Kiel gelegt werden konnte, mussten zunächst erhebliche Summen investiert werden, um überhaupt die Voraussetzungen für diesen Spezialschiffbau schaffen zu können. Einer in den Protokollbüchern der Aufsichtsratssitzungen aus dem Jahre 1940 enthaltenen Liste sind die einzelnen Maßnahmen nebst den veranschlagten Kosten detailliert zu entnehmen. Die Liste, die vom 10. Oktober 1940 datiert, gibt einen Überblick über die Ausbau- und Anschaffungsmaßnahmen. In mehreren vorangegangenen Sitzungen, in Anschreiben und persönlichen Auseinandersetzungen zwischen Werftleitung und Marinerepresentanten hatte Ove Lempelius schließlich geltend machen können, dass nicht die gesamten Kosten der Werft aufgebürdet wurden. Unter anderem waren Reichsbeihilfen beantragt und letztlich auch genehmigt worden. Zur Übernahme eines weiteren Teils der Kosten hatte sich letztlich die Marine verpflichtet.

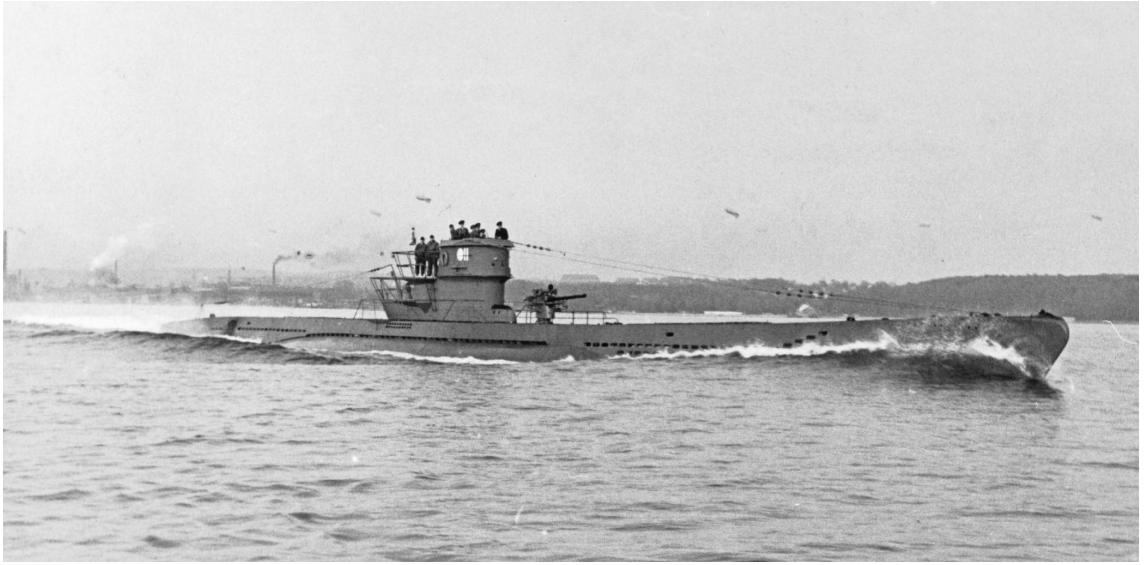


Abb. 14 Die Baunummer 485, das U-Boot U 364, verlässt am 3. Mai 1943 die FSG. (Foto: Flensburger Stadtarchiv/Sammlung Möller)

Die Höhe der zu investierenden Summe für den Bau von neuen Werkstätten, Magazinhallen, Büroräumlichkeiten für eine eigene Bauaufsicht, eine Schweißhalle, da im Zusammenhang mit dem U-Bootsbau erstmals auch das elektrische Schweißverfahren eingeführt wurde, entsprechender Aggregate, verschiedener Lagerplätze sowie zwei weiterer Hellinge betrugen rund 1,3 Millionen Reichsmark, von denen die Hälfte von der Reichsbeihilfe getragen wurde. Zugleich zeichnete das Oberkommando der Marine Aufträge über die Instandsetzung von Marineschiffen. Zu diesem Zweck erwarb die Werft eigens ein 2600 Quadratmeter großes Gelände, das sich westlich der Kesselschmiede der FSG befand. Darüber hinaus mietete die FSG ein weiteres Grundstück für die Errichtung eines Gemeinschaftslagers von der Stadt Flensburg an, doch das sei hier nur am Rande erwähnt.

Bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs wurden auf der FSG schließlich 34 U-Boote gebaut, davon sechs des sogenannten Typs VII-C (U 1025 bis U 1030) und acht des Typs VII-C/41 (U 1301 bis U 1308). Insgesamt sechs Boote (U 1025 bis U 1030) wurden auf der Hamburger Werft Blohm & Voss gebaut und anschließend auf der FSG fertiggestellt bzw. ausgerüstet. Die zunächst für den Bau von U-Booten des Typs VII-C/41 acht weiteren Bauaufträge zog das Oberkommando der Marine wieder zurück. Von den erwähnten 34 auf der FSG gebauten oder fertig ausgerüsteten U-Booten wurden 16 während des Krieges durch feindliche Angriffe versenkt, elf im Mai 1945 selbst versenkt, sechs an England ausgeliefert, eines später wieder in Dienst gestellt und eines auf der FSG aufgelegt (Angaben u.a. nach Kopien aus dem U-Boot-Archiv Möltenort sowie aus einer von Klaus Hauser, Flensburg, zusammengestellten Liste, StA FL XII HS 2172).

Die U-Boot-Produktion auf der FSG geschah unter größtmöglicher Geheimhaltung. Obwohl der Handelsschiffbau im Prinzip mit Übernahme des ersten U-Boot-Auftrags zum Erliegen kam, war offensichtlich doch nur ein Teil der Belegschaft direkt in den U-Boot-Bau involviert. Albert Gregersen, zu diesem Zeitpunkt Mitarbeiter der FSG, erinnert sich im Mai 2004:

Wir waren ein Rüstungsbetrieb, und da achtete man sehr auf Geheimhaltung. Überall sagten Plakate: »Pst – Feind hört mit!« Wir bekamen alle einen Ausweis mit Bild, und für die an

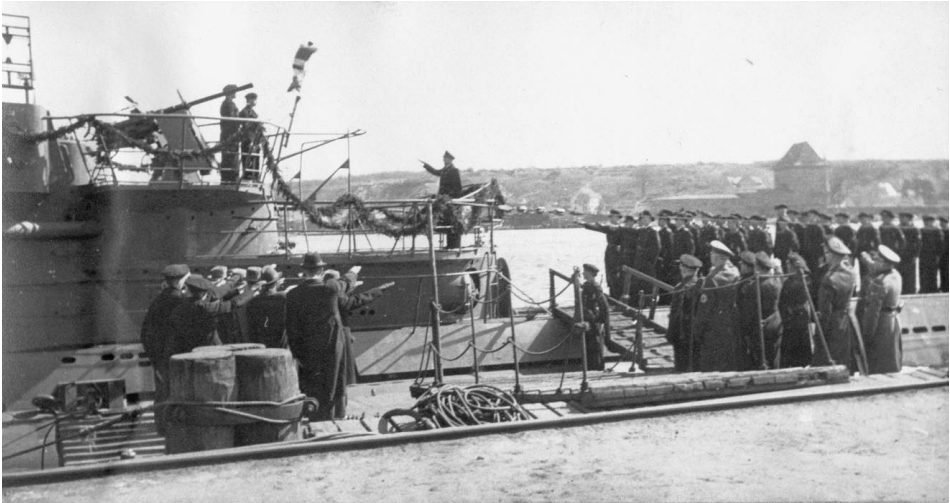


Abb. 15 Dieses Bild ist von Christian Möller mit den Worten *Der letzte Akt* betitelt worden. Es zeigt die Ablieferung des letzten U-Bootes (U 1025), das nicht auf der FSG gebaut, aber hier fertiggestellt und ausgerüstet wurde, am 12. April 1945. (Foto: Flensburger Stadtarchiv/Sammlung Möller)

Bord Arbeitenden gab es noch eine besondere Anstecknadel. Ich war nicht im U-Bootsbüro und bekam diese Anstecknadel nicht, und so war ich nie auf einem dieser U-Boote. Ich habe mich auch nie bemüht, mehr zu erfahren, als ich unbedingt wissen musste, obwohl mich die Technik schon sehr interessierte.

Diese Geheimhaltungspolitik wirkte sich auch auf den Aufsichtsrat der FSG aus, in dem mit den Herren Gröninger und Kouwenhoven zwei Niederländer vertreten waren. Grund dafür war, dass die Bank voor Handel en Scheepvaart, Rotterdam, deren Vertreter H.I. Kouwenhoven, und die N.V. Handels- en Transport Maatschappij Vulcaan, deren Vertreter I.G. Gröninger war, stattliche Aktienpakete der FSG besaßen. Ove Lempelius machte dazu in einem Rechenschaftsbericht, den er im Namen der Geschäftsleitung 1952 verfasste, folgende Angaben: *Im Jahre 1942 mußten Herr Gröninger und Herr Kouwenhoven ihre Posten als Aufsichtsratsmitglieder bei der FSG niederlegen, weil es verboten war, Ausländern Einblicke in die Kriegsproduktion zu gestatten.*

Im Herbst 1943 wurde die FSG jedoch aus dem U-Boot-Bauprogramm des Reiches entlassen. Grund dafür war, wie Ove Lempelius zusammenfassend in einer Festschrift aus Anlass des 75-jährigen Bestehens der FSG schrieb: *Im Herbst 1943, als vergrößerte U-Boots-Typen nach dem Sektionsbausystem vergeben werden sollten, konnte die Werftleitung den Nachweis erbringen, daß die FSG für den Sektionsbau nicht geeignet sei.*

Damit konnte der Wiedereinstieg in den Handelsschiffbau forciert werden.

Wiedereinstieg in den Handelsschiffbau: Das Hansa-Bauprogramm

Tatsächlich hatten Ende 1939 – wie bereits erwähnt – Aufträge für 20 Schiffe mit insgesamt über 100 000 Tonnen Tragfähigkeit vorgelegen. Darüber hinaus hatte die FSG Aufträge über einen Schwimmkran und zwei Schwimmdocks abschließen können, wobei letztere allerdings im Auftrag des Oberkommandos der Marine gebaut werden sollten. Ove Lempelius schrieb dazu in der mehrfach zitierten Festschrift aus Anlass des 75-jährigen Bestehens der FSG, die 1951 erschien:

Wohl waren die im Sommer 1939 vom Oberkommando der Marine bestellten beiden Schwimmdocks, Bau-Nrn. 460 und 465, und der Kranponton, Bau-Nr. 455, fertigzustellen, doch mußte sofort das ganze Handelsschiffbau-Programm zurückgestellt werden.

Die Materialien für einen 10 000 t Erzdampfer für Leonhardt & Blumberg, für den bereits der Kiel gelegt war, mußten nach Holland und die Materialien für 2 Dampfer für die Reederei Robert Bornhofen mußten nach Dänemark zum Fertigbau verlagert werden.

Bereits auf der Aufsichtsratsversammlung der FSG des Jahres 1940 hatte das Aufsichtsratsmitglied Kurt von Sydow die Anwesenden eindringlich darum gebeten, bei allen erforderlichen Maßnahmen, die im Zuge der Umstellung des Betriebes auf den Rüstungsbau vorgenommen werden mussten, in erster Linie darauf zu achten, die Werft auch weiterhin für den Handelsschiffsneubau leistungsfähig zu gestalten. Lempelius äußerte sich dazu 1951 in dem schon erwähnten Rechenschaftsbericht wie folgt und ausführlicher als in der Festschrift:

Anfang 1940 wurde der Werft der Weiterbau von Frachtschiffen vom Rüstungskommando untersagt. Es mußten drei Schiffe, für die bereits der größte Teil des Schiffbaumaterials angeliefert, bearbeitet und montiert war, nach dem Auslande, und zwar nach Dänemark und Holland verlagert werden, damit dort diese Schiffe fertiggestellt würden.

Ferner wurde die Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft gezwungen, 9 Inlandsaufträge auf Handelsschiffe mit einer Bruttotonnage von insgesamt 33 500 Reg.-To zu annullieren, damit die Werft für Zwecke der Kriegsmarine frei wurde. Diese Auflage wurde vom Rüstungskommando Kiel erteilt, dessen damaliger Chef der Kapitän zur See Halbe war. – Ein Beleg hierfür ist nicht mehr aufzubringen, weil alle Unterlagen aus dem Kriege vernichtet werden mußten.

Lempelius fährt eine Seite später fort: So kam es, daß die Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft schon im Herbst 1943 den Bau von Frachtdampfern für die Schifffahrt-Treuhand-Gesellschaft übernehmen konnte und daß im Januar 1945 keine Kriegsschiffe mehr auf der Werft lagen. Diesem Umstand ist es offenbar zuzuschreiben, daß die Werft nach dem Jahre 1943 keine Luftangriffe mehr erfuhr, denn zweifellos waren die Feinde schon über die Umstellung der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft auf den Handelsschiffbau unterrichtet.

Ob dem so war, mag dahingestellt bleiben. Tatsache jedoch ist, dass Lempelius vergisst zu erwähnen, dass diese Neubauten Teil des sogenannten »Hansa-Bauprogramms« waren, mit dem die Reichsregierung neben zivilen Zwecken durchaus auch – sowohl direkt als auch indirekt – militärische Ziele verfolgte.

Am 30. Mai 1942 wurde das »Reichskommissariat See (ReikoSee)«, dessen Leitung Hamburgs Reichsstatthalter Karl Kaufmann antrat, gegründet, das unmittelbar Adolf Hitler unterstellt war. In dessen Auftrag übernahm Kaufmann die Organisation von Seetransporten, die nicht unmittelbar Kriegszwecken dienten oder mit Truppentransporten zusammenhingen. Ziel war es, wie Hartmut Rübner in seiner 2005 erschienenen Arbeit über die »Konzentration und Krise der deutschen Schifffahrt« festhält, für die *Beschleunigung des Tonnageumlaufs und eine optimale wirtschaftliche Ausnutzung der zur Verfügung stehenden Tonnage zu sorgen und dazu, falls notwendig, auch die zwischenzeitlich von der Kriegsmarine bewirtschafteten Einheiten wieder in den Verantwortungsbereich der Reedereien zu überführen.*

Darüber hinaus sollte das ReikoSee auch die Aufnahme und Leistungsfähigkeit der Seehäfen des Reiches und der besetzten Gebiete steigern und eine möglichst große Zahl feindlicher Handelsschiffe beschlagnahmen. Dabei standen, laut Rübner, vor allem die skandinavischen Länder sowie Holland und Belgien im Vordergrund. Die wichtigsten Ladungen waren u.a. Erz, Holz, Kohle und Schwefelkies, aber auch Getreide und Baumwolle.

Vor allem die hohen Verluste an Handelsschiffstonnage im Laufe des Krieges stellten das ReikoSee vor eine große Herausforderung. Aus diesem Grund wurde am 23. Juni 1942 ein Führer-erlass herausgegeben, mit dem der *Neubau von Seeschiffen für Handelszwecke, insbesondere für Erztransporte* vorangetrieben werden sollte, dem kriegsentscheidende Bedeutung zugemes-

sen wurde. Das »Hansa-Bauprogramm« war damit aus der Taufe gehoben. *Am gleichen Tag, so Rübner, gründeten acht Reedereien die Schifffahrt-Treuhand-Bank GmbH, eine Gesellschaft, die die gesamte vertragliche und finanzielle Entwicklung des sogenannten »Hansa-Bauprogramms« übernahm.*

Rudolf Blohm, Mitgesellschafter der damals größten deutschen Werft, des Hamburger Unternehmens Blohm & Voss, Staatsrat, zugleich Beauftragter des Reichsministers für Rüstung und nach Gründung des ReikoSee zusammen mit Max Waldeck und dem Reeder Richard Bertram vom Norddeutschen Lloyd durch Kaufmann in den Führungsstab der Organisation berufen, wurde als Leiter des Sonderausschusses Handelsschiffbau für die Umsetzung des Hansa-Bauprogramms zuständig, dessen Ziel es war, wie Rübner schreibt, *innerhalb kürzester Zeit eine größtmögliche Menge an Frachttonnage zu schaffen*. Allerdings musste Blohm diesen Posten schon am 19. Mai 1943 wieder aufgeben.

Das Hansa-Bauprogramm war in zwei Abschnitte eingeteilt: »Hansa I« sah den Bau von 100 Schiffen mit je 3000 tdw, »Hansa II« den Bau von 30 Schiffen mit je 3000 tdw, 50 Schiffen mit je 5000 tdw und 20 Schiffen mit je 9000 tdw vor. Nach Rübner war es der ausdrückliche Wunsch Hitlers, diese Schiffe möglichst einfach zu konstruieren und nur für eine Lebensdauer von fünf Jahren anzulegen. Zur Verwendung kamen einfache Antriebssysteme, und aufgrund des bereits drastischen Mangels an hochwertigem Baumaterial wurde entsprechend minderwertiges Material für den Bau verwendet, so dass *kriegsbedingte Kompromißbauten* zustande kamen, die nur Mindestanforderungen genügten.

Die Schiffe wurden auf deutschen Werften geplant, gezeichnet und »vorgebaut« und dann bei ausländischen Schiffbauunternehmen u.a. in Dänemark, Holland und Belgien, »nachgebaut«. Doch das, wie Rübner schreibt, *Gerangel* um den immer knapper werdenden Schiffbaustahl, der gravierende Arbeitskräfte- und vor allem Facharbeitermangel, aber auch Sabotage und Materialverschiebungen sorgten dafür, dass das Programm nicht in vollem Umfang zum Tragen kam. Von den insgesamt 200 geplanten Schiffen kamen nur 58 zur Ausführung, davon 52 3000-Tonner, fünf 5000-Tonner und ein 9000-Tonner. Bezüglich des Materialmangels führte Albert Gregeren im Interview vom Mai 2004 aus:

Je länger der Krieg dauerte, umso schwerer wurde es, den benötigten Schiffbaustahl termingerecht heranzubekommen. Immer häufiger ging das Material auf dem Transport verloren. Egal, ob es mit der Bahn oder per Lastkahn auf den Weg gebracht wurde, irgendwo erwischten es die Bomben der Amerikaner oder der Engländer. Eine Menge Papier musste dann immer geschrieben werden: Suchanträge, Restanten-Listen, Neubestellungen, das erforderte viel Arbeit.

Am 18. Januar 1943 ging bei der FSG per Einschreiben der erste Auftrag für zwei 3000-t-Einheitsschiffe ein, die im Rahmen des Hansa-Bauprogramms hier produziert werden sollten:

Der Leiter des Sonderausschusses Handelsschiffbau, Herr Staatsrat Rudolf Blohm, teilt uns mit, daß Ihre Werft nunmehr für den Bau von zwei 3000 t Einheitsfrachtschiffen im Rahmen des Hansa-Bauprogramms vorgesehen ist. [...] Der Vertragswortlaut ist mit der federführenden Deutschen Werft abgestimmt, doch machen wir der Ordnung halber darauf aufmerksam, daß in § 11 des Vertrages auf Wunsch der Deutschen Werft folgender Zusatz aufgenommen wurde: »in Gemeinschaft mit der Preisprüfungsstelle des Reichskommissars für die Seeschifffahrt auf Basis der L.S.Ö.« Weiter machen wir der guten Ordnung halber auch darauf aufmerksam, daß wir zur Zeit noch nicht die Gegenbestätigung des Einverständnisses des Reichskommissars für die Seeschifffahrt für diesen Zusatz in Händen haben. Wir haben den Zusatz der Einfachheit halber vorgenommen unter der Voraussetzung, daß wir in den Besitz der Gegenbestätigung des Reichskommissars kommen werden, müssen uns jedoch den Vorbehalt einer Änderung machen, sofern sich der Reichskommissar anders entscheidet (StA FL XII Fa FSG 189).

Der Reichskommissar entschied jedoch nicht anders. Die Geschäftsleitung der FSG bedankte sich vier Tage später, ebenfalls per Einschreiben, für den erteilten Auftrag und gab an, dass die beiden Schiffe in Auftrag genommen und die Baunummern 466 und 467 erhalten hätten. Als Termin für die Kiellegung für Nr. 466 war der 1. April 1943, für Nr. 467 der 1. Juni 1943 vorgesehen worden, vorbehaltlich des rechtzeitigen Eintreffens großer Teile des Baumaterials, die entsprechend in Aussicht gestellt worden waren. Die Ablieferung der Schiffe sollte knapp ein Jahr später, im Januar bzw. März 1944 erfolgen. Doch auch hier machten sich die kriegsbedingten Schwierigkeiten schnell bemerkbar. In den Verträgen war unter § 4 folgendes festgehalten:

Änderungen: Falls der Reeder während der Bauausführung die Vornahme von Änderungen an den Plänen oder Bauvorschriften wünscht, die nur in begründeten Ausnahmefällen beantragt werden sollen, so ist vor Inangriffnahme der Arbeiten die Zustimmung des Leiters des Sonderausschusses Handelsschiffbau einzuholen und Übereinstimmung zwischen dem Reeder und der Werft über die entstehenden Mehr- und Minderkosten und evtl. durch die Arbeiten bedingte Terminverzögerung, Tragfähigkeitsänderung usw. herbeizuführen. Falls als Folge der gegenwärtigen Schwierigkeiten in der Lieferung der Materialien andere Materialien als in der Spezifikation angegeben verwendet werden müssen, haben sich Reeder und Werft darüber zu verständigen.

Und unter § 9 hieß es: *Als Liefertermin wurde der 31. März 1944 festgesetzt. [...] Voraussetzung für die Einhaltung des Liefertermins bleibt jedoch, daß nicht Umstände eintreten, die zu beseitigen außerhalb der Macht der Werft liegen und damit von dieser nicht zu vertreten sind. Darunter zu verstehen ist u.a. auch das Ausschußwerden großer Gußteile oder Schmiedestücke, verspäteter Eingang von Schiffbaumaterial, Hauptmaschinen, Hilfsmaschinen oder sonstigem Schiffszubehör und Ausrüstungsteilen, die im Rahmen des Arbeitsplans von der Werft rechtzeitig bestellt sind. Gleichzuachten sind vorstehenden Vorkommnissen Auflagen von Reichsbehörden, Dienststellen der Wehrmacht oder anderen Stellen, kriegswichtige Arbeiten bevorzugt auszuführen, sofern hierdurch ein Ausfall an Arbeitskräften, Lohnstunden u.a.m. für die Durchführung des im Rahmen des HANSA-Programms auszuführenden vorliegenden Neubaus eintreten sollte.*

Den Kriegsumständen wurde auch bei der Gewährleistungspflicht Rechnung getragen, indem unter § 10 ausgeführt war, dass die FSG grundsätzlich für alle materialbedingten Mängel eine Gewährleistungspflicht zu übernehmen habe. Diese gelte jedoch ausdrücklich nicht, *soweit durch bestehende Kriegsvorschriften Ersatzstoffe für das Schiff und seine Teile zur Verwendung kommen.* In diesem Fall könne für diese eine Gewährleistungspflicht nicht übernommen werden (StA FL XII Fa FSG 189).

Diese vertraglichen Ausführungen erlauben einen guten Einblick, welchen Schwierigkeiten man sich mittlerweile gegenüber sah und welche Kompromisse hinsichtlich der Qualität von Material und Ausführung in Kauf genommen werden mussten. Seit Mitte 1943 war das gesamte Schiffbaumaterial fest kontingentiert und wurde jedem Unternehmen je nach Lage und Dringlichkeit zugeteilt. Am 22. September 1943 informierte der Sonderbeauftragte für das Hansa-Programm in einem Rundschreiben an alle beteiligten Werften und Behörden darüber, daß die gesamten Kontingentierungsfragen des Hansa-Programms unmittelbar vom Hauptausschuß Schiffbau in Berlin bearbeitet werden.[...] *Alle Anforderungen auf Ausstellung von Eisen-, Metall- und Holzscheinen sowie weitere Zuteilungen an Spinnstoffen, Hanftauwerk, Segeltuchen usw. sind von diesem Zeitpunkt an zu richten an: Hauptausschuß Schiffbau, Rohstoff- und Kontingentierungsabteilung, Berlin W 35, Liechtensteinallee 3a.*

Bereits im April des Jahres hatte die FSG den Auftrag über drei weitere 3000-Tonner des Hansa-Programms erhalten, die von der Werft am 28. April 1943 bestätigt worden waren. Die Schiffe erhielten die Baunummern 506, 507 und 508, sollten Ende 1943 bzw. Anfang 1944 auf

Kiel gelegt und entsprechend nur jeweils ein halbes Jahr später abgeliefert werden. Doch schon kurz danach sah sich die FSG gezwungen, bedingt durch Bombenangriffe und erhebliche Materialengpässe, die Termine für alle fünf Schiffe um rund drei Monate zu verschieben.

Am 18. November 1943 wurde der Auftrag über die letzten drei Schiffe *gemäß einer Entscheidung des Sonderausschusses Handelsschiffbau im Hauptausschuß Schiffbau* wieder annulliert und stattdessen ein Auftrag über den Bau von drei 5000-Tonnern im Rahmen des Hansa-Programms erteilt. Diese Schiffe erhielten dieselben Baunummern. Während für die 3000-Tonner der festgelegte Richtpreis 1,7 Millionen Reichsmark betrug, waren es für die 5000-Tonner 2,5 Millionen Reichsmark. Das Geld wurde in drei Raten, entsprechend dem Bauzustand, bis zur Ablieferung an die FSG gezahlt.

Mittlerweile sah sich die Flensburger Werft jedoch genötigt, keine genauen Liefertermine mehr angeben zu können. Grund dafür waren Aufträge der Kriegsmarine über Instandsetzungsarbeiten an U-Booten, die bevorzugt durchgeführt werden mussten. Diese Boote belegten die für den Bau benötigten Hellinge. Am 11. August 1944 teilte die Werftleitung mit, dass die Probefahrt für die Baunummer 466 hatte absolviert werden können und dass die Baunummer 467 acht Tage später vom Stapel gelaufen war. Dadurch konnte die Baunummer 507 Ende August 1944 endlich auf Kiel gelegt werden.

In einem Schreiben der Schiffsahrts-Treuhand vom 9. Oktober 1944 an die Geschäftsleitung der FSG hieß es bezüglich Baunummer 467: *Der obige Neubau soll nach Übernahme durch unsere Gesellschaft übertragen werden an die Reederei Otto Brink & Co., Komm. Ges., Flensburg. Das Schiff soll den Namen LICENTIA mit dem Heimathafen Flensburg erhalten.*

Am 4. November wurde dann allerdings mitgeteilt, dass das Schiff statt an Brink an die Reederei Jost, ebenfalls Flensburg, übertragen werden sollte, deren Inhaber allerdings Brink war. Die Baunummern 506, 507 und 508 konnten erst nach dem Krieg fertiggestellt werden. Sie wurden alle als Reparationen an die britische Militärregierung abgeliefert.

Große Herausforderung: Arbeitskräfte- und Materialmangel

Schon Vaagt, Schütt und Windmann führen in ihrem Beitrag aus dem Jahre 1966 aus, dass – wie in der gesamten Wirtschaft des damaligen Deutschen Reiches – auch die Flensburger Wirtschaft in, wie es heißt, *größtmöglichem Umfang* in die Kriegswirtschaft mit einbezogen wurde. Im Laufe der Zeit sahen sich jedoch alle Betriebe den Problemen von Materialknappheit und Arbeitskräftemangel ausgesetzt, die, wie auf der FSG, dazu führten, dass die wenigen vorhandenen Fach- und Arbeitskräfte eine Wochenarbeitszeit von bis zuletzt 66 Stunden absolvieren mussten, und dies bei zunehmender Belastung durch unzureichende Ernährung und den Strapazen regelmäßiger Fliegeralarme und Bombenangriffen durch die alliierten Flugstreitkräfte.

Zu einer Aufsichtsratssitzung vom 9. Mai 1940 ist Folgendes festgehalten: *Über die Beschäftigungslage berichtet Herr Lempelius, daß sich der Frost sehr störend auf die Fabrikation ausgewirkt hat, daß die Verzögerung aber durch Überstunden und Sonntagsarbeit zum Teil wieder ausgeglichen wird. Um unsere Belegschaft zu vergrößern und unseren Unkostensatz zu reduzieren, bemühen wir uns, Leute aus Oberschlesien zur Umschulung heranzuholen.*

In einer weiteren Aufsichtsratssitzung vom 15. April 1942 wird unter anderem überlegt, der Ausbildung mehr Gewicht zu verleihen: *Herr Dr. Kracht regt an, im Interesse des Nachwuchses gewisse Rücklagen für den Bau eines Jugendheimes in Flensburg vorzusehen. Herr Lempelius berichtet, daß die Frage schon dadurch gelöst ist, indem wir in unserem Gemeinschaftslager eine besondere Wohnbaracke für diese Zwecke hergerichtet haben, in der z.Zt. 25 von auswärts zugewiesene Lehrlinge untergebracht sind und weitere 15 Jugendliche aus Nordschleswig erwartet werden. Die Baracke enthält alle sanitären Einrichtungen, Warm- und Kaltwas-*

serversorgung, ein Tagesraum ist als Spielzimmer eingerichtet, ferner erhalten die Jungen eine vorzügliche Verpflegung. Die Leitung soll einem Jugendführer unterstehen, den uns die Arbeitsfront demnächst zuweisen will.

Im Laufe des Krieges waren viele Mitarbeiter der FSG zum Kriegsdienst eingezogen worden. Die Geschäftsleitung bemühte sich, ihre Fachkräfte – zumindest in gewissem Rahmen – vom Militärdienst freustellen zu lassen. Da sich die Produktion ab 1939 bzw. 1940 zunächst auf den U-Boot-Bau konzentrierte, scheint das Argument, ohne ausreichende Fachkräfte der Nachfrage hier nicht nachkommen zu können, durchaus schlagkräftig gewesen zu sein.

Lina Leu, Jahrgang 1918, berichtet: *Mein Mann hatte erst keine Arbeit. Er hatte auf der Werft gelernt, aber zu der Zeit war hier ja die große Arbeitslosigkeit. Also ist er auf Wanderschaft gegangen. Erst war er hier überall auf dem Land und später ist er bei einer großen Stahlbau-firma in Westfalen gewesen. Als es dann mit dem Militär hier wieder losging, hat er sich gleich als erstes für ein Jahr gemeldet, damit er das hinter sich hatte. Zum Dank dafür haben sie ihn nachher, als der Krieg ausbrach, als einen der Ersten wieder eingezogen. Aber er wurde von der Werft gleich reklamiert und konnte deshalb im Dezember 1939 schon wieder zurückkommen. 1943, als Russland mit in den Krieg ging, ist er dann aber doch wieder eingezogen worden. Während des Krieges wurde er schwer verwundet (Interview vom 24. Mai 2002).*

Christian Elbert, Jahrgang 1912, erklärte in einem Interview vom 20. Juni 2002: *In der Zeit, als die Rüstung lief, hatten wir jeder gut ein Vierteljahr an Überstunden. Die viele Arbeit, die wir während des Krieges leisten mussten, ging schon ganz schön an die Substanz. Einmal stand auf einer Tafel groß geschrieben: »Sonntag wird nicht gearbeitet!« Da hatten wir frei. In der Nazizeit war das eigentlich nicht ganz unproblematisch. In der Tischlerei saßen viele Nazis. Ich war ja von der dänischen Minderheit, das war nicht so gut angesehen. Aber ich habe mich durchgesetzt. Ich habe meine Arbeit gut gemacht und immer Leute gefunden, die ihre Hand über mich gehalten haben, weil ich gute Leistung gezeigt habe. Aber schließlich wurde ich doch nach Frankreich abgeschoben. »Dann wollen wir unseren kleinen Dänen mal nach Frankreich schicken«, meinte ein Meister höhnisch. Mein Bruder hat das damals auch zu hören gekriegt. Während des Krieges waren meine vier Brüder auch auf der Werft tätig. Franz, Ludwig, Thomas und Julius, der jüngste. Insgesamt hatte ich neun Geschwister. Meine Frau hatte auch neun Geschwister, wir passten gut zusammen. 1942 wurde ich dann eingezogen. Wir waren Marine-artilleristen ohne Kanone, sozusagen. Wir hatten nur die Infanterieausbildung gemacht.*

Die Aussagen zeigen, dass mit dem Ende des U-Boot-Programms und Beginn des Russlandfeldzuges, also spätestens ab 1943, auch Facharbeiter verstärkt zum Kriegsdienst herangezogen wurden. Die Situation auf anderen deutschen Werften war ähnlich.

Einsatz von Zwangsarbeitern auf der FSG

Die Kopffzahl der Belegschaft ist von 1939 im Jahre 1943 um ungefähr 800 Mann gestiegen. Es handelt sich hierbei um Fremdarbeiter, Zivilarbeiter aus den besetzten Gebieten, insbesondere aus Dänemark, Belgien, Frankreich und aus dem Osten. Diese wurden uns von dem zuständigen Rüstungskommando zugewiesen.

So liest es sich in dem bereits erwähnten Bericht von Ove Lempelius aus dem Jahre 1952. Uwe Bohn weist in seiner Einführung zu dem 2003 erschienenen Buch über den »Ausländereinsatz in Flensburg 1939-1945« richtig darauf hin, dass der Einsatz von Fremd- und Zwangsarbeitern in erster Linie auf den sich bereits in den ersten Kriegsjahren abzeichnenden teilweise massiven Mangel an Arbeitskräften und Facharbeitern zurückzuführen und vor allem in der Landwirtschaft und in der Industrie ein unumgänglicher und quasi zwangsläufiger Schritt war, wollte man die industrielle und landwirtschaftliche Produktivität zumindest in gewissem Umfang auf-

rechterhalten. Bohn führt weiter aus, dass der Einsatz ausländischer Arbeitskräfte vom nationalsozialistischen Regime als durchaus problematisch angesehen wurde, da man zum einen politische Unterwanderung der deutschen Arbeiter, andererseits die sich dadurch unter Umständen ergebenden Möglichkeiten für Werksspionage fürchtete. Deshalb, so Bohn, wurde bereits vor Kriegsbeginn der Einsatz von Ausländern in der deutschen Wirtschaft bei den Nationalsozialisten als zwar unbeliebte, aber unvermeidliche und lediglich vorübergehende Notlösung angesehen.

Auf die kriegsbedingten Grundlagen und die teilweise grausamen Umstände der Zwangsrekrutierungen soll an dieser Stelle nicht weiter eingegangen werden, da dies den Umfang des vorliegenden Beitrages sprengen würde. Es sei daher an dieser Stelle auf die umfangreiche und vor allem in den letzten Jahren verstärkt erschienene Literatur zum Thema hingewiesen, die sich in ausführlicher Form im Literatur- und Quellenteil der bereits erwähnten Publikation von Bohn/Danker/Köhler: »Der ›Ausländereinsatz‹ in Flensburg 1939-1945« wiederfindet. Hier wird auch der Sonderstatus dänischer »Fremdarbeiter« ausführlich erläutert, die sich zum größten Teil freiwillig zum Arbeitsdienst in der deutschen Industrie verpflichtet hatten. Insgesamt, so Bohn, kamen während der fünfjährigen Besetzung Dänemarks rund 100 000 dänische Arbeiter ins Deutsche Reich, *wobei vom Grundsatz der freiwilligen Werbung auch in der Zeit des verschärften Besatzungsregimes ab August 1943 nicht abgegangen wurde.*

Gleichwohl führt Bohn weiter aus, dass die Freiwilligkeit zum Teil reine Fiktion war, weil durchaus massiver Druck auf die Betroffenen ausgeübt wurde, teils von den Gewerkschaften, teils von den Arbeits- und Sozialbehörden, da die Bereitschaft, sich ins Reich werben zu lassen, zu den Verhandlungsoptionen der dänischen Regierung gegenüber der deutschen Besatzungsmacht gehörte.

Während in den Jahren 1939 und 1940 in erster Linie Tschechen, Polen und Dänen nach Schleswig-Holstein kamen, so waren es ab Mitte 1940 auch zunehmend Kriegsgefangene und Zivilarbeiter aus Westeuropa, und bis Ende 1944 stellten die knapp 57 000 sogenannten »Ostarbeiter« die weitaus größte Gruppe unter diesen Arbeitskräften. Bei ihnen handelte es sich fast ausnahmslos um Menschen aus der Sowjetunion, die zwangsweise zum Arbeitseinsatz ins Reich deportiert worden waren. Darüber hinaus stellten Kriegsgefangene und auch KZ-Häftlinge weitere Anteile, letztere vor allem aus den KZ-Außenstellen des Konzentrationslagers Neuengamme, in Kaltenkirchen, Schwesing und Ladelund (siehe dazu auch: Uwe Danker: Ausländer im »Arbeitseinsatz« in Flensburg 1939 bis 1945. Zahlen, Daten, Fakten. In: Bohn/Danker/Köhler: Der »Ausländereinsatz« in Flensburg 1939-1945, Diagramm S. 58).

Wie Bohn schreibt, war die Mortalität *nicht gering*, vor allem unter den sowjetischen Kriegsgefangenen, die in der Regel bereits in einem sehr geschwächten Zustand in Schleswig-Holstein eintrafen: *viele von ihnen starben in den ersten Monaten, insgesamt etwa 6500.* Er weist auf das Beerdigungsregister des Flensburger Friedenhügels vom November/Dezember 1941 hin, in dem die Begräbnisse von 30 sowjetischen Kriegsgefangenen verzeichnet sind. Alle waren erst kurz zuvor in Flensburg angekommen. Unter den aufgelisteten Todesursachen finden sich die Bezeichnungen *allgemeine Schwäche*, *Auszehrung* oder auch *TBC* – alles Hinweise auf den furchtbaren Allgemeinzustand, in dem diese bedauernswerten Menschen sich befanden.

In Flensburg wurden seit 1939 ausländische Arbeiter eingesetzt, zunächst aus den sogenannten »Protektoraten« Böhmen und Mähren, die zumeist auf der FSG zum Einsatz kamen, da es sich vielfach um begehrte Facharbeiter handelte, unter anderem Schweißer und Schlosser. Ab Frühsommer 1940 wurden dann auch die ersten Kriegsgefangenen in Flensburg eingesetzt, so dass ein erstes Lager zur Unterbringung dieser Menschen errichtet werden musste. Die eigentliche Phase des Ausbaus eines Lagersystems begann in Flensburg aber erst mit dem verstärkten Zustrom von Kriegsgefangenen und Zivilarbeitern, vor allem mit dem Einsatz sowjetischer

Zwangsarbeiter. Dabei, so Bohn, sei es kaum noch feststellbar, wann genau welches Lager errichtet wurde. Uwe Danker führt explizit aus, dass *der mit Abstand größte örtliche Arbeitgeber für »Fremdarbeiter« die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft mit insgesamt allein 1741 ausländischen Zivilarbeitern war* (vgl. dazu Danker, wie oben, Diagramme S. 79 und S. 81). Die größte Gruppe der Fremdarbeiter machten auf der FSG dabei die Dänen aus, es folgten die übrigen »Westarbeiter«, d.h. Niederländer, Belgier und Franzosen, während die »Ostarbeiter« die drittstärkste Gruppe bildeten.

Die Zahlen der jeweils auf der Flensburger Werft eingetroffenen Fremdarbeiter sind in den Monatsberichten der FSG verzeichnet, die unter der Signatur II C 463 im Flensburger Stadtarchiv erhalten sind. Hier ist ersichtlich, dass die ersten 229 »Ostarbeiter« am 1. September 1942 eintrafen. Dazu heißt es: *In Zugang gekommen sind 140 russische Zivilarbeiter, meistens aus der Ukraine beheimatet, zum größten Teil handelt es sich um ungelernte Arbeitskräfte.* In einer Aktennotiz vom 4. September 1942 heißt es im Protokoll der FSG (XII Fa FSG 117, 1919-1947), in der es um die Festlegung eines Gemeinkostenzuschlagsatzes im Rahmen der Feststellung der Wehrwirtschaftsprüfung geht:

Die Vertreter der Werft halten den Zuschlagsatz für Handelsschiffsneubauten für zu hoch, da die z.Zt. fertigzustellenden beiden Schiffe Neubau Nr. 451 und 452 im Jahre 1938 mit 80% Gemeinkostenzuschlag abgeschlossen worden sind und mit Rücksicht auf die Preisstoppverordnung eine Erhöhung nicht möglich erscheint. Sie beantragen Festsetzung eines Zuschlagsatzes von 80%.

Für Kriegsschiffsneubauten und Instandsetzungen halten sie einen Zuschlagsatz von 145% keinesfalls für ausreichend, da aus Umständen, die sie nicht zu vertreten haben [Einziehung von ca. 280 Facharbeitern zur Wehrmacht und Ersatz durch größtenteils ungeeignete Ostarbeiter, die erst zu Werftarbeitern umgeschult werden müssen, sowie dadurch ausgelöste ungünstige Ausnutzung der Werftkapazität], der Kostensatz 1942 durch Absinken des Fertiglohnes wesentlich gestiegen ist. Sie beantragen für Kriegsschiffsneubauten und Instandsetzungen einen Zuschlagsatz von 160%.

Nach Danker bildeten am 1. September 1943 649 Ausländer und 1570 Deutsche die sogenannte »Gefolgschaft« der FSG. Vergleicht man diese Zahlen zum Beispiel mit denen der Hamburger Werft Blohm & Voss, die bis zum Ende des Krieges weitaus stärker als die FSG in die Rüstungsproduktion eingebunden war, so scheint der Ausländeranteil auf der FSG erstaunlich hoch gewesen zu sein: Im Juli 1943, kurz vor dem verheerenden Bombenangriff der Alliierten auf die Hansestadt, betrug der Anteil an Fremd- und Zwangsarbeitern bei Blohm & Voss nach Andreas Meyhoff rund 17 Prozent der Gesamtbelegschaft und hatte damit ihren Höchststand erreicht, während es auf der FSG im selben Zeitraum über 30 Prozent waren. Nils Köhler und Sebastian Kramer listen für den Landkreis Flensburg insgesamt 18 Fremd-, Zivil- und Kriegsgefangenenlager sowie Durchgangslager auf (vgl. Köhler/Kramer: Lager, Ausländerunterkünfte und Kriegsgefangenenkommandos. In: Bohn/Danker/Köhler: Der »Ausländereinsatz« in Flensburg 1939-1945, S. 89ff.).

Die auf der FSG beschäftigten Fremd- und Zwangsarbeiter waren hauptsächlich im sogenannten »Trollseelager« untergebracht, das sich direkt hinter dem Werftgelände am Trollseeweg befand und etwa 800 Belegplätze hatte. Ove Lempelius schreibt dazu in seinem bereits erwähnten Bericht:

Für die Unterbringung dieser Fremdarbeiter wurde ein Gemeinschaftslager – Trollsee – gebaut, welches wegen seiner vorzüglichen Ausstattung mit Zentralheizung, Warmwasser-Versorgung der Brause- und Waschräume, eines großen Gemeinschaftsraumes mit Bühne, wegen seiner vorzüglichen Küchenanlage und wegen seiner beiden bombensichereren Luftschutztürme für je 500 Mann allgemeine Anerkennung fand. Dieses Gemeinschaftslager wurde von der Militärregierung sehr gelobt.



Abb. 16 Blick vom Werftgelände auf das sogenannte »Trollseelager«, in dem Fremd- und Zwangsarbeiter untergebracht waren, die hauptsächlich auf der FSG eingesetzt wurden. Die beiden Hochbunker sind heute noch erhalten, die Baracken wurden abgerissen. (Foto: Flensburger Stadtarchiv/Sammlung Möller)

Und weiter fährt er fort: Weil die Fremdarbeiter bei der Besetzung durch die Westmächte sich nicht über schlechte Behandlung beklagten, wurde der Vorstand der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft nicht gemaßregelt und erhielt sehr bald die Genehmigung, an den in Bau befindlichen Handelsschiffen weiterzuarbeiten, so daß überhaupt keine Störung des Betriebes durch die Besatzung erfolgt ist.

Und in der aus Anlass des 75-jährigen Bestehens der FSG im Jahre 1951 herausgegebenen Festschrift heißt es, noch etwas moderater formuliert:

Die Unterbringung der vielen von auswärts zugewiesenen Arbeitskräfte erfolgte in dem zwischen Bau- und Ausrüstungswerft gelegenen Ledigenheim »Trollsee«, welches aus 10 Einzelgebäuden aus Holz auf steinernen Fundamenten mit je 90 Betten bestand. Für alle Insassen wurde in der geräumigen Küche, die mit den modernsten Kochapparaten ausgerüstet war, die Verpflegung bereitet und im großen Eßsaal, der 500 Sitzplätze und auch eine Vorstellungsbühne hatte, in 2 Abteilungen eingenommen.

Das Lager war vorbildlich eingerichtet. Nur bis zu 6 Mann wohnten in einem Raum; Zentralheizung war eingebaut; zur Sicherung gegen Bombenangriffe waren 2 Luftschutzräume für je 500 Personen gebaut worden. Bei Fliegeralarm wurde aber auch die Zivilbevölkerung aus der Nachbarschaft aufgenommen, so daß ein Turm vorübergehend mit 1000 Personen belegt war. Opfer durch Luftangriffe sind im Lager nicht zu beklagen gewesen.

Bei diesen Schilderungen fällt auf, dass die Beschreibung der wahren Zustände recht harmlos klingt: ... von auswärts zugewiesene Arbeitskräfte ... täuscht über die damalige Realität denn doch krass hinweg. Ohnehin muss dahingestellt bleiben, ob die von Lempelius geschilderten Zustände wirklich der Realität entsprachen. Es kann wohl davon ausgegangen werden, dass die Verhältnisse in Flensburg etwa mit denjenigen vergleichbar waren, die Jan Klußmann in seiner Arbeit über Zwangsarbeiter in der Kriegsmarinestadt Kiel nachweisen konnte. Generell wurden zumindest die russischen Kriegsgefangenen und Zwangsarbeiter nicht sonderlich gut behandelt und müssen im Werftbetrieb als weitgehend isolierte und abgeschottete Gruppe angesehen werden. Anne Gregersen, Jahrgang 1924, während des Krieges als kaufmännische Angestellte auf der FSG beschäftigt, erinnert sich in einem Interview vom Juli 2004:

Es kam öfter vor, dass es tagsüber Fliegeralarm gab, dann mussten wir, so schnell es ging, in einen Keller unter dem Kornsilos der Walzenmühle, an der Ecke Werftstraße – Grönlandsgang. Das war nicht so ideal. Es gab nur einen Eingang, Notausgänge fehlten, es war niedrig und die Luft schlecht. Wenn die Sirenen heulten, kamen russische Fremdarbeiter und holten die Schreibmaschinen und wichtigen Unterlagen, um sie in den »Bunker« zu bringen. Die Russen waren auch morgens und zum Feierabend da, um die Maschinen hin und her zu transportieren. Es war verboten, mit ihnen zu reden oder sich ihnen zu nähern. Ich hätte ihnen gerne was zu essen gegeben, aber ich konnte selber nicht immer für mich ein Frühstücksbrot mit zur Arbeit nehmen.

Die Aussage macht deutlich, dass die russischen Zwangsarbeiter einen negativen »Sonderstatus« hatten und offensichtlich weder gut ernährt noch gut behandelt wurden.

Christian Elbert erklärt im Mai 2002 im Interview: *Auf der Werft hatten wir während des Krieges auch einige Zwangsarbeiter. Viele Flamen, mit denen wir uns gut verständigen konnten. Auch viele Russen waren auf der Werft eingesetzt. Wir hatten aber wenig mit denen zu tun. Der Kontakt war nicht so einfach möglich. Die wohnten ja alle in Baracken auf diesem Gelände, auf dem wir heute wohnen. Das war das sogenannte »Trollseelager«.*

Und Albert Gregersen ergänzt (Interview vom Mai 2004): *Das Heer von Fremdarbeitern war aber sicher eine gute Fundgrube für Feindspionage.*

Bombenangriffe und Zerstörung

Insgesamt wurden 41 Luftangriffe auf Flensburg gezählt, bei denen 176 Menschen getötet und 251 verletzt wurden. Wie bereits festgehalten, kam Flensburg – im Vergleich zu anderen Städten – damit jedoch noch glimpflich davon. Das hing nicht zuletzt damit zusammen, dass vornehmlich »kriegswichtige« Betriebe im Visier der Attacken standen, zu denen auch die Werft gehörte. Doch diese Unternehmen befanden sich fast ausschließlich im Norden der Stadt und direkt an den Ufern der Förde, wodurch die Innenstadt weitgehend verschont blieb. Als schwerster Angriff dieser Art gilt die Bombardierung durch 80 amerikanische Kampfflugzeuge, der am Mittag des 19. Mai 1943 stattfand. Dieser Angriff forderte allein 83 Tote. Tragischerweise zählten dazu vor allem Kinder eines im Norden der Stadt gelegenen Kindergartens sowie Arbeiterinnen der ortsansässigen Schokoladenfabrik, die gemeinsam in einem nicht ausreichend befestigten Schutzraum Zuflucht gesucht hatten.

Albert Gregersen, Jahrgang 1922, war als junger Mann von 21 Jahren Zeuge dieser schrecklichen Geschehnisse. Zu dem Zeitpunkt war er Helfer des Roten Kreuzes. Anfang der 1990er Jahre schrieb er seine Erinnerungen an das fürchterliche Ereignis nieder:

Wie man deutlich erkennen konnte, waren die Bomben im Norden der Stadt, auf die Werft gefallen. Große Qualmwolken stiegen zum Himmel und man hörte die Sirenen der Feuerwehr.

Zu unserer Einsatzstelle kamen einige Leute mit Mauerschutt in den Haaren und auf der Kleidung, die gleich von unseren Helferinnen versorgt wurden, aber sonst geschah nicht viel mehr, so daß wir wieder gehen konnten. [...]

Wieder im Büro angekommen, bekam ich den Auftrag, zur »Neuen Werft« zu gehen und nach unserem Zeichnungsarchiv zu sehen, das wir vor kurzem im Keller des ehemaligen Kindergartens (am Ostseebad) eingerichtet hatten.

Der Weg über den Brauereiweg war mir versperrt. Die Holzhandlung Brink brannte an allen Ecken und Enden. So entschloß ich mich, die Werftstraße entlang zur Apenrader Straße zu gehen. Auch hier war alles abgesperrt, doch kamen mir einige Rote-Kreuz-Leute auf einem Lastwagen entgegen, die mir sagten, daß man in der Fischfabrik jeden Helfer gebrauchen könne.

Ich machte meine Armbinde um und machte mich auf den Weg dorthin. Ja, und hier lagen sie nun, die Kinder des dänischen Kindergartens und die Frauen von der Schokoladenfabrik, alle tot. Sie waren in dem Keller, den man für so sicher hielt, von der Bombe getötet worden. Man hatte sie auf Matten gelegt, mit denen wir sie nun auf den Lastwagen legten, der sie nach dem Friedenshügel-Friedhof bringen sollte.

Es fiel uns schwer, dort zu sein, denn immer wieder kamen Angehörige, die laut klagend ihre Nächsten identifizierten.

Bei dem großen Bombenangriff vom 19. Mai 1943, bei dem fast ausschließlich der nördliche Teil Flensburgs bombardiert und unter anderem große Teile des Kraftwerks zerstört worden waren, gab es auf der Werft nur deshalb keine Toten zu beklagen, weil gerade Mittagspause war und deshalb keine Arbeiter auf dem Gelände unterwegs waren. Albert Gregersen hält fest:

Recht bald wurden die »Luftschutzwachen« eingeführt. In allen Arbeitsbereichen gab es kleine Betonbunker für einen oder zwei Mann. Manche auch mit Telefon. Die mußten bei Alarm besetzt werden und das auch des nachts. Da gab es auf beiden Werftanlagen je einen Schlafraum, wo die eingeteilten Männer die Nacht verbringen konnten. Das waren ungemütliche Räume, es roch nach Desinfektion, und die waren von keinem geliebt. So nächtigten denn manche, die in der Nähe der Werft wohnten, doch lieber zu Hause.

Nachfolgend beschreibt Gregersen seine persönlichen Eindrücke von den Schäden auf der Werft:

Als Angehöriger des Roten Kreuzes mußte ich nun zu meiner Einsatzstelle, der Handelslehranstalt am Schloßwall. [...] Zu Hause wechselte ich meine Uniformjacke gegen eine zivile aus und ging zu meinem Arbeitsplatz auf der Werft, dem Schiffsbaubüro. Hier waren nur ein paar Fensterscheiben zerbrochen, aber sonst war alles in Ordnung.

Ein kurzer Rundgang über das Gelände der »Alten Werft« zeigte dann ein etwas anderes Bild. Hier war im nördlichen Teil viel zerstört worden und es sah doll aus. Es brannte an manchen Stellen, unsere beiden Schlepper waren abgesoffen und ein vor kurzem vom Stapel gelaufenes Dock hatte erhebliche Schäden. [...] Es war schon spät am Nachmittag, ehe ich zur »Neuen Werft« kam. Hier sah es »lustig« aus. Wir hatten zur Verschickung als kriegswichtiges Material für die Bahn einen großen Haufen Profileisen bereitgelegt, und in diesen Haufen war eine Bombe eingeschlagen und hatte die bis zu 10 Meter langen Stangen weit auseinander gestreut. Ein solches Eisen hing abgeknickt in der Hochspannungsleitung und dingelte vor sich hin.

In der zitierten Festschrift aus dem Jahre 1951 schreibt Lempelius zu den Bombenschäden während des Krieges:

Der letzte Angriff war der größte. Die Ausrüstungswerft wurde von 22 und die Bauwerft von 48 Bomben getroffen. Dank des guten Schutzes für die Werksangehörigen in 3 Luftschutztürmen, einem Hochbunker und mehreren Flachbunkern fielen insgesamt nur 3 Betriebsangehörige den Bombenangriffen zum Opfer. Die Wiederherstellung der Gebäude und die Wiederbeschaffung der zerstörten Maschinen nahm 18 Monate in Anspruch.

Der Angriff findet seinen Niederschlag in den Akten, vermutlich kriegsbedingt, erstaunlicherweise erst am 17. Juli 1944, im vertraulichen Schreiben des Regierungspräsidenten in Schleswig an den damaligen Oberbürgermeister des Stadt Flensburg, Dr. Kracht. Bei dem Aktenstück, das im Flensburger Stadtarchiv erhalten ist, handelt es sich um eine Abschrift der bezifferten Schäden:

Betrifft: Gewerblicher Kriegssachschaden der Flensburger Schiffsbaugesellschaft am 19.5. 1943 über 492 355,73 RM und 204 507,77 RM.

Anlagen: 2 Aktenhefte und 4 Schadensaufstellungen I, II, III u. IV

Zu den Äußerungen der Flensburger Schiffsbaugesellschaft vom 16. Juni 1944 [...] nehme ich wie folgt Stellung:

Der Betriebsprüfer hat im letzten Absatz seines Berichts vom 31. Mai 1944 vorgeschlagen,

der Geschädigten eine Nachprüfung und entsprechende Berichtigung ihrer Schadensforderung aufzugeben. Ich habe diesen Vorschlag des Betriebsprüfers übernommen [...], weil ich den Eindruck hatte, daß die eingereichten Schadenslisten nicht vollständig genug sind, um aus ihnen eine zutreffende Entschädigung feststellen zu können.

Auf eine eingehende Überprüfung und Ergänzung der vorliegenden Schadenslisten im Sinne der Ausführungen des Betriebsprüfers kann auch deshalb nicht verzichtet werden, weil sie keine Angaben darüber enthalten, welche Gegenstände in gebrauchten und welche in neuen Zustände vernichtet worden sind.

Die Schadensliste war umfangreich und umfasste Werkzeuge, Inventar, Krane und Gebäudeschäden, vor allem jedoch war ein kurz vor der Fertigstellung stehendes Dock stark in Mitleidenschaft gezogen worden. Am 28. Juli 1944 schrieb der Flensburger Oberbürgermeister unter Bezugnahme auf das Schreiben aus Schleswig Folgendes an die Werftleitung:

Auf Veranlassung des Herrn Reichs-Regierungs-Präsidenten in Schleswig soll in einigen Punkten Ihres angemeldeten gewerblichen Sachschadens durch Zeugenvernehmung weiter Beweis erhoben werden. Ich gebe Ihnen hiervon Kenntnis und bitte Sie, mir mitzuteilen, ob Sie meinem Beauftragten einen geeigneten Raum zur Führung der Verhandlungen zur Verfügung stellen können. Die erforderlichen Verhandlungen werden von meinem Sachbearbeiter für Kriegssachschäden, Stadtoberinspektor Krause, geführt.

Eine solche Räumlichkeit stand zur Verfügung, so dass in einem Schreiben vom 3. August 1944 die Beweiserhebung an den Oberbürgermeister, Kriegsschadenstelle, Feststellungsbehörde, 1. Rechtsstufe, Flensburg, vorgelegt werden konnte. Der Schriftwechsel gibt einen interessanten Einblick in das umständliche Prozedere der Schadensaufnahme – und des daraus folgenden Bemühens um Schadensersatzleistungen durch das Reich, was angesichts der sich bereits drastisch zuspitzenden Kriegsereignisse, zumindest aus heutiger Sicht, wie ein aussichtsloser Kampf gegen die vorherrschenden Bedingungen vor dem Hintergrund des zunehmenden Kriegschaos erscheint. Es kam zu einer Beweisaufnahme, bei der verschiedene Zeugen seitens der Werft, unter anderem Oberingenieur Georg Weedermann und der Werkmeister Ferdinand Rehfeldt sowie der Oberingenieur Blume, vernommen wurden. Bei der Vernehmung ging es in erster Linie um die Schäden am bereits erwähnten Dock, bei dem 42,5 Kubikmeter Bauholz vernichtet worden waren.

Weit schlimmer als der Angriff vom Mai 1943 traf die Werft allerdings der Bombenangriff vom 24. September 1942. Dieser Vorgang, der ebenfalls in den Akten des Stadtarchivs unter der Signatur XII Fa FSG 162 erhalten ist, hatte vor allem für Ove Lempelius unangenehme Folgen. Ihm wurde vorgeworfen, den Luftschutz sträflich vernachlässigt und dadurch mit dazu beigetragen zu haben, dass wertvolles und kriegswichtiges Material zerstört worden war.

Lempelius hält dazu in seinem zitierten Bericht aus dem Jahre 1952 folgendes fest: *Die Werft hat Kriegsschäden insbesondere in den Jahren 1942 und 1943 in Höhe von 5 050 000,- RM durch den Abwurf von 50 Bomben auf der Bauwerft und 25 Bomben auf der Ausüstungswerft an wertvollen Gebäuden und hochwertigen Maschinen erlitten. Diese Schäden sind uns nur zum Teil ersetzt worden.*

Und an anderer Stelle fährt er fort: *Obwohl ich bei der Stadt Flensburg eine angesehene Persönlichkeit bin, wurde ich von der Schutzpolizei nach einem Bombenangriff verdächtigt, Sabotage getrieben zu haben, indem ich den Luftschutzwachen keine richtigen Instruktionen gegeben haben sollte. Die Schutzpolizei hat sich ohne mein Wissen ihr Beweismaterial hierfür durch persönliche Rückfragen im Werk verschafft. Bei der Gerichtsverhandlung aber stellte sich heraus, daß der Werksluftschutzleiter und ich unsere Pflicht getan hatten, daß aber die von der Schutzpolizei zitierten Zeugen eine falsche Aussage gemacht hatten, so daß das Urteil lautete: Die Zeugen hätten auf die Anklagebank gehört und die Angeklagten auf die Zeugenbank.*

In besagter Akte des Stadtarchivs sind auch einige Fotografien, die zur Beweisaufnahme gemacht wurden, enthalten, die – zumindest meines Wissens – einzigen erhaltenen Bildzeugnisse des Vorgangs, was die Anlagen der FSG betrifft. Aus Gründen der Geheimhaltung durften Bombenschäden grundsätzlich nicht fotografiert werden.

Der Bericht »Über den durch Feindeinwirkung auf der Bauwerft der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft entstandenen Brandschaden anlässlich des feindlichen Flugzeugangriffes auf Flensburg vom 24. September 1942« stellt den Vorgang wie folgt dar:

Bei einem Einflug von mehreren feindlichen Flugzeugen aus nördlicher und östlicher Richtung am 24. September 1942, gegen 04.00 Uhr, wurden beim Überfliegen der Werftanlagen der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft über der Bauwerft 7 Sprengbomben und eine größere Anzahl Stabbrandbomben abgeworfen. Ein Teil der Sprengbomben fiel auf freies Gelände, der andere Teil zerstörte den südlichen Teil der Baracke der Werklufschutzbereitschaft und beschädigte durch Splitterwirkung das Kantinengebäude. Die Stabbrandbomben verteilten sich über den nördlichen Teil der Bauwerft und trafen die Modelltischlerei und die Magazinhalle-Schiffbau. Während in der Modelltischlerei der Entstehungsbrand später noch rechtzeitig gelöscht werden konnte, wurde die Magazinhalle Schiffbau mit den darin lagernden Kabeln für U-Boot-Neubauten, Schweißmaschinen, Stahldrahttrossen, Karbidmengen, Glasreserven und sonstigen Materialien durch Brand vollkommen vernichtet.

In einem Schreiben der Geschäftsleitung vom 28. September 1942 an den Regierungspräsidenten in Schleswig zur Feststellung eines Kriegssachschadens der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft, sind die Details der Angriffe vom 2. und 11. Juli sowie des besagten Luftangriffes vom 24. September 1942 festgehalten und aufgelistet:

Die Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft in Flensburg hat am 2. und 11.7.1942 umfangreiche Kriegsschäden durch Feindbombenabwurf erlitten. Wie aus den beigefügten Akten a) über Gebäudeschäden, b) [über] Sachschäden, c) [über] Nutzungsschäden und einem Schreiben der Antragstellerin vom 22.9.1942 hervorgeht, beträgt der Schaden rund 900 000 RM.

Inzwischen ist ein weiterer Schaden durch Bombenabwurf am 24.9.1942 (Vernichtung eines Kabelschuppens der Kriegsmarine), der wohl in gleicher Höhe wie der Schaden vom 2. und 11.7. 1942 liegen wird, entstanden.

Von hier ist veranlaßt worden, daß mindestens die Antragsformulare und die bis jetzt entstandenen Unterlagen eingereicht worden sind. Da es sich jedoch um einen kriegswichtigen Rüstungsbetrieb handelt (U-Bootsbau), ist die Kriegsmarine wesentlich beteiligt.

Die von den höheren Rüstungsstellen und der Kriegsmarine eingesetzten Kommissionen haben unmittelbar mit der Werftleitung über den entstandenen Kriegssachschaden verhandelt. Die erforderlichen Maßnahmen zur Behebung des Schadens sind auch von diesen Stellen ohne Hinzuziehung der örtlichen Feststellungsbehörde getroffen worden.

Aus einem weiteren Schreiben der Werftleitung an den Oberbürgermeister der Stadt Flensburg vom 22. September 1942 geht die Höhe der bemessenen Sachschäden hervor:

Betr.: Fliegerangriffe am 2. und 11. Juli 1942 auf die Bauwerft

Wir überreichen anliegend:

<i>1.) Antrag auf Entschädigung für Gebäudeschaden abschließend mit</i>	<i>RM 454 000,-</i>
<i>2.) desgl. für gewerbliche Sachschäden abschließend mit</i>	<i>RM 350 000,-</i>
<i>3.) desgl. für Nutzungsschäden abschließend mit</i>	<i><u>RM 50 000,-</u></i>
<i>zusammen:</i>	<i>RM 854 000,-</i>

<i>Für nicht aufgeführte Aufräumungskosten dürften zu rechnen sein: rd.</i>	<i><u>RM 50 000,-</u></i>
<i>so daß eine Entschädigung bis zu</i>	<i>RM 904 000,-</i>
<i>infrage kommen wird.</i>	



Abb. 17 Blick auf das Gelände der »Alten Werft« und die Zerstörungen durch den Angriff vom September 1942. Im Vordergrund ist das Holzlager zu erkennen, im Hintergrund sieht man die alte Tischlerei und den großen Dreibein-Kran. (Foto: Flensburger Stadtarchiv)

Da wir die wirklichen Schäden durch Vorlage aller erforderlichen Belege genau nachweisen – ein genauer Kostenanschlag ist bei dem Umfang der Zerstörungen unmöglich –, bitten wir, das Verfahren bis zur Vorlage einer genauen Abrechnung auszusetzen und uns den Betrag von rd. RM 900 000,- in Aussicht zu stellen.

Die Arbeiten und Lieferungen sind inzwischen so weit fortgeschritten, daß der Aufwand für dieselben die Summe von rd. RM 200 000,- aufweist.

Wir bitten, uns diesen Betrag durch Überweisung auf unser Reichsbankgirokonto als erste Abschlagszahlung zur Verfügung zu stellen.

In einem Antwortschreiben des Wehrkreisbeauftragten X des Reichsministers für Bewaffnung und Munition, Staatsrat Otte, vom 30. September 1942 an die FSG heißt es:

Betr.: Maßnahmen zur Beseitigung von Bombenschäden.

Auf Grund der 2. Ausführungsbestimmung zur 18. Anordnung vom 28.7.1942 wird im Einvernehmen mit der Rüstungsinspektion des Wehrkreises X, vertreten durch das Rüstungskommando in Kiel, dem Gaubeauftragten in Kiel und dem Landeswirtschaftsamt in Kiel folgende Entscheidung getroffen:

Auf der Bauwerft der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft in Flensburg wurden in der Nacht vom 23. zum 24. September 1942 durch den Bombenabwurf nachstehende Gebäude zerstört bzw. beschädigt:

1.) Werkschutzwohnbaracke.

Diese in Holz auf hölzernen Pfählen errichtete Baracke hatte eine Abmessung von [...]. Sie ist vollständig zerstört; möglich ist, daß Teile des hölzernen Unterbaus noch zu verwenden sind. Auch dieses wird sich jedoch erst nach Fertigstellung der Aufräumarbeiten feststellen lassen.

2.) Werkstattgebäude für M- und E-Artillerie.

Diese beiden Gebäude haben durch Brandbomben die durch die Dächer hindurchgeschlagen sind, gelitten. Es sind Fenster-, Glas- und Dachschäden entstanden. Es ist nicht ausgeschlossen, daß auch an den elektrischen Leitungen Schäden entstanden sind.

3.) Aufenthaltsgebäude für die Gefolgschaft der beiden Werkstätten zu 2.

Auch hier sind Glas-, Fenster- und Dachschäden entstanden.

4.) Modell-Tischlerei.

Dieses Gebäude ist durch Brandschäden stark beschädigt worden. [...]

5.) Sonstige Dach-, Glas- und Fensterschäden an den übrigen Gebäuden auf der Bauwerft.

6.) Wohnhaus des Betriebs-Ingenieurs.

Es sind Fenster-, Glas-, Dach- und Putzschäden entstanden. Die Türen sind z.T. zu erneuern und Leitungen neu zu verlegen.

Es folgt nun eine Aufstellung der Gesamtkosten, die auf 60 000 Reichsmark beziffert werden, sowie eine Aufstellung über das für die Behebung der Schäden anzufordernde Baumaterial (160 cbm Bauschnittholz, 3 to. Baueisen, 15 to. Zement, 20 000 Stck Ziegelsteine, 300 l Vergaserkraftstoff, 1000 kg Dieselmkraftstoff). Weiter wird ausgeführt:

Bezüglich der Wiederherstellungsarbeiten am Wohnhaus ist die Entscheidung des Leiters der Sofortmaßnahmen einzuholen. Die Abteilung Rüstungsbau des Reichsministers für Bewaffnung und Munition – Außenstelle Hamburg, Hamburg-Altona, Museumsstr. 15, wird gebeten, die zur Durchführung der Arbeiten erforderlichen Arbeitskräfte und Kontingente zuzuweisen.

Das Schreiben des Wehrkreisbeauftragten vom 30. September 1942 ging an die verschiedenen zuständigen Behörden, u.a. auch an den Oberbürgermeister Dr. Kracht als Leiter der Sofortmaßnahmen in Flensburg:

Betr.: Maßnahmen zur Beseitigung von Bombenschäden.

Auf Grund der 2. Ausführungsbestimmung zur 18. Anordnung vom 28.7.1942 wird im Einvernehmen mit der Rüstungsinspektion des Wehrkreises X, vertreten durch das Rüstungskommando in Kiel, dem Gaubeauftragten in Kiel und dem Landeswirtschaftsamt in Kiel folgende Entscheidung getroffen:

Auf der Bauwerft der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft in Flensburg wurde in der Nacht vom 23. zum 24. September 1942 eine Lagerhalle für Schiffbau (sogenannte Bohrhalle) durch Brandbomben total vernichtet. Die Halle hatte eine Abmessung von 72 x 15 m und eine Höhe bis zur Traufe von 11 m. Es handelt sich um eine Holzkonstruktion auf Betonsockel.

Da diese Halle dringend für den Werftbetrieb benötigt wird und keine Ausweichmöglichkeit besteht, muß sie in ihrer vollen Ausdehnung wiedererrichtet werden, wobei die zum Teil erhaltenen Grundmauern wiederverwendet werden müssen. Die Baukosten werden etwa 94 000 RM betragen.

Es folgen wiederum eine Auflistung des Baustoffverbrauchs (220 cbm Holz, 14 to Eisen, 30 to Zement, 200 l Vergaserkraftstoff und 1000 kg Dieselmkraftstoff) und die Bitte um Bezifferung der benötigten Arbeitskräfte.

Bezüglich der Schäden aus diesem Bombenangriff stellte die FSG in einem Schreiben vom 6. Oktober 1942 einen Antrag auf Entschädigung für Gebäudeschäden (Lagerhalle Schiffbau, Werkluftschutz-Wohnbaracke, Dienstwohnung Betriebsingenieur, Hallen für Artillerie- und optische Werkstatt mit Nebengebäuden, Modelltischlerei und verschiedene andere) inklusive Aufräumarbeiten und gewerbliche Sachschäden in Höhe von 379 181,79 Reichsmark an den Oberbürgermeister der Stadt Flensburg. Dies war zunächst das übliche Prozedere.

Daraufhin erfolgte eine örtliche Besichtigung der Schäden durch einen Vertreter der Rüstungsinspektion des Wehrkreises, Dipl.-Ing. Dr. Matthes, des Landesbau-Inspektors Habel und der FSG, vertreten durch den Baumeister Nielsen. Diese Besichtigung bildete die Grundlage für eine Kostenschätzung, die anschließend aufgestellt wurde und die sich auf insgesamt rund die Hälfte der von der FSG veranschlagten Kosten, nämlich auf ca. 160 000 Reichsmark

bezifferte. Beigefügt waren Fotografien, die anlässlich der Begehung des Werftgeländes am 27. Oktober 1942 aufgenommen worden waren und einen Überblick und Eindruck der entstandenen Schäden vermittelten. Kaum waren die Schäden aufgenommen, die Kosten ermittelt und das Verfahren über eine Entschädigung in Gang gekommen, wurde die FSG am 27. Oktober 1942 gegen 18.15 Uhr erneut von alliierten Bomberverbänden attackiert. Wie aus einem mit dem Stempel »Geheim« versehenen Schreiben des Wehrkreisbeauftragten vom 11. November 1942 hervorgeht, wurden erneut Gebäude beschädigt, allerdings blieb das Ausmaß der Zerstörungen weit hinter denen des Vormonats zurück.

Eine am 5. November 1942 eigens einberufene Kommission, bestehend aus dem Vertreter des Wehrkreisbeauftragten des Reichsministers, vertreten durch Regierungsbaumeister a.D. Büscher, einem Vertreter der Rüstungsinspektion X des Reichsministers für Bewaffnung und Munition, vertreten durch Dipl.-Ing. Kraft, und dem Gaubeauftragten des Generalbevollmächtigten für die Regelung der Bauwirtschaft im Gau Schleswig-Holstein, vertreten durch Landesbauinspektor Habel, führte eine Ortsbesichtigung durch, ermittelte die Schäden und nahm eine Kosten- sowie Materialaufstellung vor. Beschädigt bzw. zerstört worden waren dieses Mal ein Planschuppen aus Eisenfachwerkbau, die Kupferschmiede und die Maschinenbauwerkstatt, die beide als *behelfsmäßiger Holzfachwerkbau* bezeichnet wurden und daher in eben dieser Weise wiederaufgebaut werden sollten, sowie das Bürogebäude mit anschließender Werkstatt, ebenfalls ein Eisenfachwerkbau, der behelfsmäßig als Holzfachwerkbau wiederhergestellt werden sollte. Alle übrigen Schäden seien, so hieß es, Teilschäden. Die Gesamtkosten wurden auf rund 280 000,- Reichsmark geschätzt, das Material auf 508 cbm Bauschnittholz, 2,5 cbm Eisenholz, 97,5 to Eisen, 14,5 to Zink, Dachpappe und 115 to Zement.

Der Kostenüberschlag der FSG, der am 4. November 1942 mit einer detaillierten Gesamtaufstellung aller Schäden eingereicht worden war, belief sich in etwa auf dieselbe Summe (276 863,25 RM). Darin wurden auch die Kosten für den Betriebsausfall mit eingerechnet sowie für die Brandbekämpfung und für die Schäden an der Schiffbauhalle, der Planbodenhalle und Schmiedewerkstatt, der Schweißhalle mit Meisterstubenanbau, der zweigeschossigen Schlosserwerkstatt des Planschuppens (Totalschaden), des Werkzeuggebäudes, des Magazinegebäudes, des Zimmereischuppens mit dem Schuppen für Modellholz, des Gebäudes für die Schiffbaumeister, der Lagerhalle für Maschinenbau, des Abortgebäudes im Norden und in der Planbodenhalle, der eingeschossigen Werkstatthalle, des Gebäudes des Stücklohnkontors, am Gerüst der Helgenkräne, am hölzernen Baugerüst, der Helgenkräne und der Helgenanlage mit Stapelung (u.a. verbrannte Pallhölzer und Gleitschlitten), die total vernichtete Kupferschmiede- und Maschinenbau-Werkstatt und das vollkommen zerstörte Bürogebäude mit anschließender Werkstatt für Pressluftwerkzeuge und Schleiferei.

Unterschieden ist die Aufstellung, die mit handschriftlichen Korrekturen versehen ist, von Baumeister Wilhelm Nielsen. In einem Schreiben vom 10. November 1942 an den Regierungspräsidenten in Schleswig bezüglich des Angriffes stellte die FSG einen entsprechenden Antrag auf Entschädigung:

Wir überreichen anliegend Antrag auf Entschädigung von Gebäudeschäden, abschließend mit RM 82 363,25 für anerkannte Totalschäden und RM 244 500 für noch nachzuweisende Teilschäden. Die Beseitigung aller Schäden, auch die Wiederherstellung der Totalschäden, sind von einer Kommission, bestehend aus dem Wehrkreisbeauftragten des Wehrkreises X, der Rüstungsinspektion X und dem Gebietsbeauftragten des G.-B. Bau als Sofortmaßnahmen anerkannt. Mit den Arbeiten ist begonnen. Für die Totalschäden begehren wir die Auszahlung des Betrages von RM 82 363,25.

In dem zitierten Bericht Lempelius' aus dem Jahre 1952 berichtet dieser über die Höhe der vom Reich erstatteten Entschädigungen: *All diese Schäden sind uns nur zum Teil ersetzt worden. Insbesondere die im Jahre 1945 nach der Kapitulation durch eine große Wasserbomben-*

Explosion auf dem gegenüberliegenden Ufer entstandenen Gebäude- und Sachschäden von ca. 1 000 000,- RM sind uns weder von der Versicherungsgesellschaft noch vom Staat erstattet worden.

In der erwähnten Akte des Stadtarchivs mit der Signatur XII FA FSG 162, Fliegerangriff in den Morgenstunden am 23./24.9.1942, sind ebenfalls Unterlagen zu einem Verfahren gegen einen Direktor der FSG wegen angeblicher Verletzung des Luftschutzgesetzes erhalten. Aus der Akte lässt sich unter anderem auch entnehmen, wie der Luftschutz auf der FSG organisiert war. Danach wurden die Brände sowohl von den Werkschutzkräften der Bauwerft als auch von Feuerlöscheinheiten der örtlichen Luftschutzleitung bekämpft. Weiter heißt es:

Der erste Einsatz einer schweren Löschgruppe erfolgte gegen 04.20 Uhr lediglich auf Meldung des Turmbeobachters hin, daß in Richtung Schlachthof – Neue Werft ein größerer gelblicher Feuerschein sichtbar sei. Vorher an die Befehlsstelle der Werft gerichtete Anfragen, ob es dort brenne, wurden mit nein und alles sei in Ordnung beantwortet.

Bei der Ankunft der Feuerlöschgruppe war das Tor der Bauwerft noch geschlossen und dem Pförtner war von einem Feuer auf der Werft nichts bekannt.

An weiteren Kräften der örtlichen Luftschutz-Leitung wurden eingesetzt: 04.38 Uhr eine schwere Feuerlöschgruppe, 04.44 Uhr eine leichte Löschgruppe, 04.57 Uhr ein schwerer Löschzug. [...] Die eingesetzten Feuerlöschkräfte waren trotz größter Anstrengung leider nicht mehr in der Lage, die Magazinhalle mit dem wertvollen Inhalt zu retten.

Aufgrund der bereits bestehenden Material-Engpässe war der Verlust des überaus wertvollen Materials für den kriegswichtigen U-Boot-Bau natürlich in jedem Fall ein Grund, eine Ermittlung einzuleiten, die sich vor allem auf den geschäftsführenden Direktor der FSG, Dr. Ove Lempelius, konzentrierte. Es wurden diverse Versäumnisse ermittelt, die schließlich dazu führten, daß, wie schon vorab erwähnt, ein Verfahren eingeleitet wurde.

Unter anderem wurden verschiedene Brandwachen befragt und festgestellt, dass diese nicht ausreichend über die Möglichkeiten und vorhandenen Ressourcen zur Brandbekämpfung informiert waren. Die Brandwachen, so wurde schließlich festgehalten, seien weder ordentlich eingewiesen worden noch teilweise überhaupt vor Ort gewesen. So war der für die Magazin-Schiffbauhalle eingeteilte Arbeiter Kurt Petersen zwei Tage vor dem Angriff nach Frankreich versetzt worden, sein Kollege, Hans Godbersen, war acht Tage zuvor verunglückt und lag in der Diakonissen-Anstalt. Ersatz war keiner beschafft worden. Weiter ist zu lesen:

Die für die Brandwachstände 2, 3, 4 und 5 eingeteilten Brandwachen, Fritz Eichhorn, Bernhard Erichsen, Wilhelm Nissen, Theodor Matzen, Wilhelm Schröder und Bernhard Krakow, hatten ihre Brandwachstände während des Fliegeralarms nicht besetzt. Ein zweiter Mann für den Brandwachstand 5 war nicht eingeteilt.

Als Entschuldigung für ihr Fehlen gaben die Brandwachen unter anderem an, dass sie nicht gewusst hätten, wo sich ihr Einsatzort befand, und dass sie ungenügende Anweisungen erhalten hätten.

Da der Vertreter des Werkluftschutzleiters, ein Mann mit Namen Enguari, auf genaueres Befragen hin diesbezüglich diverse Versäumnisse eingestehen musste und darüber hinaus der hauptamtliche Werkluftschutzleiter, Herr Gieseler, sogar zugab, bislang bei Fliegeralarm während der Betriebsruhe und in der Nacht nicht auf dem Werksgelände, sondern lieber in seiner Wohnung geblieben zu sein und die Überwachung des Luftschutzes seinen Stellvertretern überlassen zu haben, wurden der Geschäftsleitung der FSG schwere Vorwürfe gemacht. Doch schließlich, nach einer ausgiebigen Untersuchung und diversen umfangreichen Berichten, wurde von einer Verurteilung doch abgesehen.

4. März 1943, Dr. jur. Fritz Jacke, Berlin,
an Werftdirektor Ove Lempelius, Flensburg

Sehr geehrter Herr Lempelius!

Im Auftrage des Vorsitzenden des Aufsichtsrats, Herrn Generaldirektor Dr.-Ing. Wilhelm Roelen, teile ich Ihnen ergebenst mit, daß der Arbeitsausschuß des Aufsichtsrats (Dr. Roelen, Direktor Lübke, Dr. Jacke) folgendes beschlossen hat:

Die von Herrn Werftdirektor Ove Lempelius und Herrn Werklufschutzleiter Wilhelm Gieseler in der Strafsache wegen angeblicher Verletzung des Luftschutzgesetzes zu zahlenden Verteidigerhonorare werden in der mit den Verteidigern vereinbarten oder sonst für angemessen erachteten Höhe von der Gesellschaft getragen. Die Verteidigung ist nicht nur im Interesse der unschuldig Betroffenen, sondern auch im Interesse der Gesellschaft erfolgt. Die Verteidiger gelten als von der Gesellschaft beauftragt.

Der Arbeitsausschuß beglückwünscht die Herren zu ihrer wohlverdienten Freisprechung.

Mit freundlichen Grüßen und Heil Hitler!

Unterschrift

In einem Schreiben der FSG an den Regierungspräsidenten von Schleswig vom 1. März 1943 wird festgehalten:

Mit Ihrem o.a. Schreiben teilten Sie uns mit, daß Sie der Polizeidirektor in Flensburg davon in Kenntnis gesetzt hat, daß ein Verfahren eingeleitet wurde, da angenommen wird, daß ein Verschulden des Geschädigten bei der Entstehung des Schadens mitgewirkt hat. Bevor Sie uns für diesen Schaden eine Entschädigung auszahlen, müßten Sie den Ausgang des Verfahrens abwarten.

Wir teilen Ihnen hierauf mit, daß die Verhandlung stattgefunden hat und heute die Strafkammer des Landgerichts Flensburg das Urteil dahin gefällt hat, daß der unter Anklage gestellte Betriebsführer Herr Dipl.-Ing. Lempelius und der Werklufschutzleiter Herr Gieseler von der Anklage freigesprochen sind.

Wir bitten Sie nunmehr, die Entschädigung für diesen Schaden auszuzahlen.

Vorgeworfen wurde Lempelius, nicht die nötigen, den Vorschriften entsprechenden Vorsichtsmaßnahmen gegen eventuelle Luftangriffe getroffen zu haben. Dies geht aus einem Schreiben des Hamburger Rechtsanwalts Elsner vom 11. Januar 1943 in der Strafsache hervor, in dem es u.a. heißt:

Dem Angeklagten Lempelius wird vorgeworfen, daß er die ihm als Betriebsführer obliegende Aufsichtspflicht verletzt hat und daß durch seine und des Angeklagten Gieseler Säumnis der durch den Brand der Magazinhalle entstandene Schaden verursacht sei. Auch wird dem Angeklagten vorgeworfen, daß er es an der nötigen persönlichen Kontrolle hat fehlen lassen.

Der Angeklagte muß mit Entschiedenheit betonen, daß er alles das getan hat, was man von ihm als Betriebsführer zumutbarer Weise verlangen kann. Der Angeklagte hat bei seiner Vernehmung am Schluß ausdrücklich auf seinen Bericht an den Aufsichtsrat Bezug genommen, in dem er die Brandursache angegeben und auch erwähnt hat, welche Anordnungen er als Betriebsführer getroffen hat, um auch seitens der Betriebsführung eine ordnungsgemäße Kontrolle zu gewährleisten.

Auffälligerweise ist dieser Bericht des Angeschuldigten, der sogar in mehrfacher Ausfertigung dem vernehmenden Kriminalbeamten als Aktenbestandteil ausgehändigt ist, nicht zu den Gerichtsakten gegeben, so daß er jetzt der Anlage beigelegt werden mußte.

Aus den Anlagen ergibt sich auch ein Plan, aus dem ersichtlich ist, wie im einzelnen der Luftschutz organisiert ist. Es liegt auf der Hand, daß es in erster Linie Sache des hauptamtlichen Werklufschutzleiters ist, dafür zu sorgen, daß die gesamte Organisation des Werklufschutzes durchgeführt wird.

Die Anklage hat offensichtlich irrtümlicherweise nicht zwischen Luftschutzorganisation und der praktischen Durchführung unterschieden. Hinsichtlich der Organisation sollen dem Angeklagten offenbar nach der Anklageschrift keine Vorwürfe gemacht werden. Die praktische Durchführung ist aber in erster Linie Sache des Werkluftschutzleiters. Der Angeklagte Lempelius muß sich darauf beschränken, die ihm als Betriebsführer zukommende Aufsicht auszuüben.

Lempelius habe schon allein deshalb den Anforderungen mehr als genügt, indem er eine besondere Anordnung habe herausgehen lassen (24. August 1942), in der er angeordnet habe, dass bei jedem Alarm wenigstens ein leitender Ingenieur anwesend sein müsse. Dieses sei auch durchgeführt worden, und durch eine eigens eingerichtete Telefonleitung seien die betreffenden Ingenieure zudem jederzeit erreichbar gewesen. Der Werkluftschutzleiter Gieseler habe seiner Pflicht ebenfalls mehr als Genüge getan. Dies sei allein daraus ersichtlich, dass es der eingeteilten Brandwache bei jedem Angriff gelungen sei, die gefallenen Brandbomben sofort zu löschen:

Der Angeschuldigte Gieseler ist auch sowohl von der Reichsgruppe Industrie als auch von der Polizeibehörde wegen seiner Maßnahmen wiederholt gelobt worden. [...] Der Angeschuldigte als Betriebsführer darf gewissermaßen nicht sein eigener Unteroffizier vom Dienst sein, sondern er ist in erster Linie dazu da, sein ganzes Können, sein Wissen und seine Arbeitskraft der wehrwirtschaftlich wichtigen Produktion zu widmen und darf sich im übrigen darauf verlassen, daß die Luftschutzorganisation, wenn diese nur umsichtig geschaffen ist, auch im Ernstfall sich praktisch bewährt. [...] Die Wirtschaftsgruppe »Schiffbau« hat durch ein Rundschreiben an ihre Mitglieder feststellen lassen, wie die fragliche Kontrolle in anderen Betrieben durchgeführt wird und die aufschlussreichen, in der Anlage II beigefügten Äußerungen von verschiedenen Werften erhalten, aus denen sich ergibt, daß in keiner Werft die Betriebsführer persönlich solche Kontrollen durchführen. Das ist auch praktisch unmöglich.

Allerdings war bei dem Angriff die Brandwache in der Lagerhalle nicht besetzt. Vielmehr wurden die einzelnen Brandwachen offensichtlich von den jeweiligen Luftschutzleitern beauftragt und, wenn nötig, auch zu Hause aus ihren Betten geholt. Zudem sei das in der Lagerhalle befindliche Material, u.a. Kabeltrommeln und Verpackungsmaterial, außerordentlich feuergefährlich gewesen. Ferner, dies habe auch ein Hamburger Gutachter (Julius Matthies) der Hamburger Dienststelle bestätigt, sei keine Brandmauer vorhanden gewesen und habe die Feuerwache zu dem Zeitpunkt nur aus zwei Mann bestanden, was nicht ausreichend gewesen sei. Dieses zu ändern sei jedoch Sache des örtlichen Luftschutzleiters, Major Meyer, und der Feuerlöschpolizei, Hauptmann Harms, gewesen, nicht die der Werftleitung und des von ihr beauftragten Werkschutzleiters.

Das Kriegsende und die Folgen

Nach der Kapitulation und dem Ende des Zweiten Weltkriegs sah sich die FSG vor mannigfaltige Probleme gestellt. Zum einen war der Schiffbau mit dem Potsdamer Abkommen zu einer »verbotenen Industrie« erklärt worden, da die Siegermächte in jedem Fall eine erneute Aufrüstung des besiegten Nazi-Deutschland von Grund auf vermeiden wollten. Als Alternative bot sich zunächst für alle Werften der verstärkte Einstieg in das Reparatur- und Abwrackgeschäft an. Darüber hinaus versuchten fast alle Schiffbauunternehmen, sich auch mit der Herstellung von schiffbaufremden Gegenständen über Wasser zu halten. Auf der FSG wurden beispielsweise nach Kriegsende unter anderem auch Pflüge und Torfmaschinen gefertigt.

Zum anderen waren die Anlagen, Werkstätten und Maschinen teilweise zerstört worden. Eine besonders verhängnisvolle Rolle spielte dabei die Explosion eines Munitionslagers auf der gegenüberliegenden Hafenseite, die aus ungeklärter Ursache am 16. Juni 1945 erfolgte. Das



Abb. 18 Mitarbeiter der FSG beim Probelauf einer hier produzierten Torfmaschine, 1946. (Foto: Flensburger Stadtarchiv/Sammlung Möller)

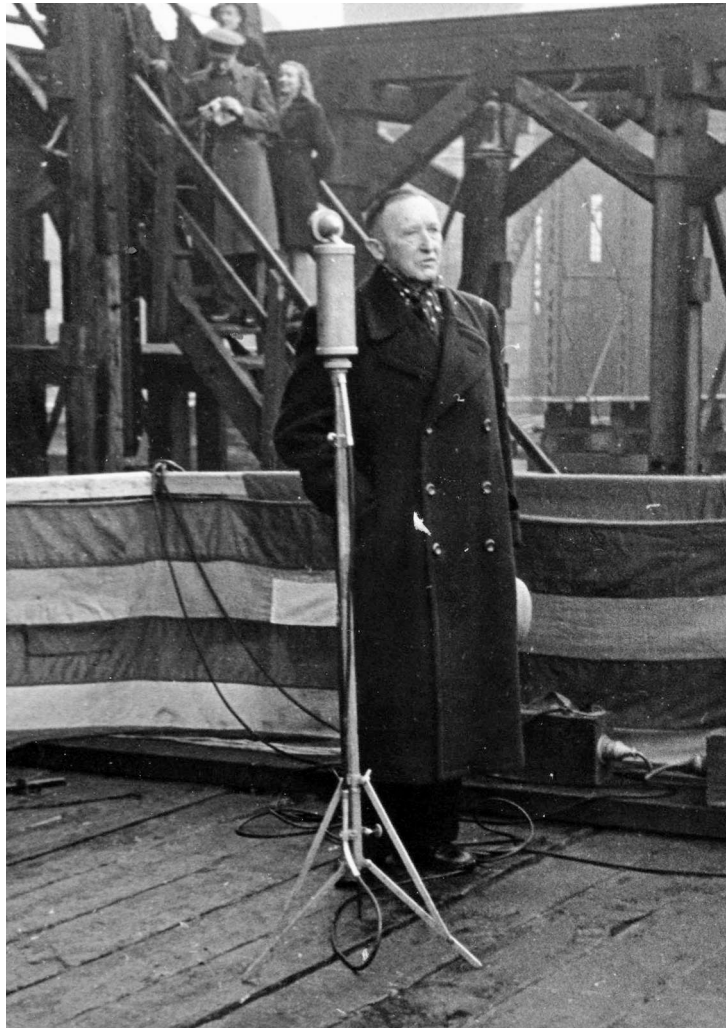
Unglück forderte nicht nur 50 Tote sondern auch 21 Vermisste und 131 Verletzte. Die Wucht der Detonation, bei der unter anderem 900 Wasserbomben explodierten, sorgte in weitem Umfeld für erhebliche Sachschäden. Allein auf der FSG wurden sämtliche Fensterscheiben sowie etliche Dächer und Mauern zerstört, so dass ein Schaden in Höhe von 75 000 RM entstand. Darüber hinaus hatte die FSG auch Reparationsleistungen an die Siegermächte, in diesem Fall an die englische Militärregierung, zu liefern:

EMPIRE ARDLE, der erste der drei Reparationsfrachter, die unsere Werft gegenwärtig noch an England abzuliefern hat, ist nunmehr zur Übergabefahrt fertiggestellt. Bis zum Augenblick der Abfahrt, die am Morgen des heutigen Sonnabend um 9 Uhr erfolgen soll, wirken die Arbeiter, insbesondere auch die Maler, noch eifrig an Bord. Die englische Teilbesatzung ist eingetroffen und wird das Schiff zunächst nach Hamburg bringen. Als Heimathafen steht am Heck unter dem Schiffsnamen London angegeben; das Schiff bleibt Staatseigentum. – Ein letzter Rundgang überzeugt davon, daß auch jetzt, angesichts unendlicher materieller Schwierigkeiten, deutsche Wertarbeit geleistet wurde, die jedenfalls eine vollgültige Reparatur darstellt, auch wenn auf das verzichtet werden mußte, was in irgend einem Sinne als Luxus bezeichnet zu werden pflegt. – Das gedrungene und doch in seiner modernen Linienführung schnittige Schiff möge unter dem Union Jack als auf deutscher, unserer Flensburger Werft gebautes Schiff, im Laufe einer langen und guten Dienstzeit auf hohem Meer oft Gelegenheit haben, auch seinem Ursprungslande Waren zuzuführen, deren es so dringend bedarf.

So war es unter der Überschrift: *Ein Schiff verläßt die Werft* in den Flensburger Nachrichten vom 30. November 1946 zu lesen. Ove Lempelius schrieb dazu in der Festschrift aus dem Jahr 1951:

Die Zeit nach der Kapitulation gestaltete sich schwieriger als erwartet wurde: Der letzte eiserne Schiffskörper, die Bau-Nr. 508, wurde am 6. Juni 1946 zu Wasser gelassen. Für die Bau-

Abb. 19 Ove Lempelius spricht zur Belegschaft, 1946. (Foto: Flensburger Stadtarchiv/Sammlung Möller)



Nr. 509, ein Schwesterschiff der Neubauten 506/508, war der Kiel gelegt und mit den Vorarbeiten für den Weiterbau begonnen, als plötzlich der Bau dieses Schiffes von der Militär-Regierung nicht gestattet wurde, obwohl bereits 60% des Schiffbaumaterials angeliefert war. Infolgedessen mußte die Bauwerft im Juni 1946 stillgelegt werden, wodurch 320 Mann zur Entlassung kamen und die Belegschaft auf 1050 Mann fiel.

Tatsächlich forderte die Britische Militärregierung als Reparation die Auslieferung von zwei noch fertiggestellten Neubauten aus dem Hansa-Programm, die auch abgeliefert wurden. Einer in den bereits erwähnten Protokollen der FSG 1919-1947 befindlichen Akte vom 8. Oktober 1946 ist zudem zu entnehmen, dass die Militärregierung auch beabsichtigte, diverse Werkzeugmaschinen der FSG abzutransportieren. Insgesamt, so heißt es in dem Schreiben, sollten von den 373 auf der Werft vorrätigen Maschinen 179 zum Abtransport *seemäßig verpackt* werden.

Dabei hatte die FSG hinsichtlich dieser Forderungen sogar noch Glück. Einige Hamburger Werften, beispielsweise Blohm & Voss, wurden nicht nur, wie Cai Boie schreibt, *bis zum letzten Kochtopf* demontiert, sondern es wurden auch Anlagen und Werkstätten nebst Bauhelgen durch



Abb. 20 EMPIRE ARDLE, der erste an die Briten abgelieferte »Reparationsfrachter«, 1947. (Foto: Flensburger Stadtarchiv/Sammlung Möller)

Sprengung zerstört. Unter den durch die britische Besatzungsmacht von der FSG geforderten Maschinen befanden sich auch die hydraulische Anlage der Kesselschmiede, die dampfhydraulische Schmiede-Presse, die drei Dampfhammer und die große Blechwalze.

Seitens der Werftleitung wurde umgehend darauf hingewiesen, dass der Abtransport dieser Maschinen, deren Wert auf ca. 1 Million Reichsmark veranschlagt wurde, den gesamten Betrieb, einschließlich des Reparaturbetriebs, mehr oder weniger vollständig lahmlegen würde, so dass nicht einmal die von der Militärregierung als Reparationen geforderten beiden Neubauten (Baunummern 507, EMPIRE TOWY, und 508, EMPIRE FROME) würden fertiggestellt werden können. Die FSG würde, so heißt es in dem Schreiben weiter, auf den technischen Stand von 1905 bis 1910 zurückgeworfen, wodurch auch die Wettbewerbsfähigkeit mit anderen Schiffbau-Unternehmen nicht mehr gegeben sei. Man scheint seitens der Militärregierung ein Einsehen gehabt zu haben, denn der Abtransport der Maschinen ist offensichtlich nicht erfolgt, da der Werftbetrieb in der Folge weiterlief und auch die beiden Schiffe abgeliefert werden konnten. Hinsichtlich der Übergabe dieser Schiffe liegen sogar noch die Probefahrts-Protokolle vor:

Auf See, am 10. Juli 1947

Fertigstellungsbescheinigung

Hiermit wird bescheinigt, das SS EMPIRE TOWY von der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft, Flensburg, unter der Bau-Nr. 507 gebaut, heute die Probefahrt zufriedenstellend beendet hat und am Donnerstag, den 10. Juli 1947, um 16.30 Uhr in britisch kontrollierten Gewässern an die britischen Behörden übergeben worden ist.

Für das britische Verkehrsministerium:

A. Ridley

Für die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft:

O. Lempelius

Die Ablieferung der EMPIRE FROME erfolgte ein halbes Jahr später, am 14. Januar 1948. Am 3. Juli 1947 wurde eine Aufsichtsratssitzung im Geschäftshaus der FSG angesetzt: An diesem Tag konnte das Unternehmen auf sein 75-jähriges Bestehen zurückblicken. Aus diesem Anlass gratulierte auch der Oberbürgermeister der Stadt Flensburg, I.C. Möller, den Anwesenden mit den Worten: *Die Werft ist Flensburg – und Flensburg ist die Werft*. Es wurden Jubiläumsgeschenke an die gesamte Belegschaft verteilt:

- 1.) *Lehrlinge und Jugendliche Arbeiter bis zum 21. Lebensjahr einschließlich erhalten RM. 10,-*
- 2.) *Ledige Arbeiter über 21 Jahre RM. 15,-*
- 3.) *Verheiratete Arbeiter über 21 Jahre RM. 25,-*
- 4.) *In allen Fällen, wo es sich um eine Tätigkeit über 15 Jahre handelt, für jedes Jahr RM 1,- extra, für die Jahre über 25jährige Tätigkeit hinaus RM 2,- und für jedes Jahr über 40jährige Tätigkeit RM. 5,-*
- 5.) *Angestellte erhalten 25% des Monatsgehalts, für jedes Jahr über eine Tätigkeit von 15 Jahren 1% extra und für jedes Jahr, welches über 25jährige Tätigkeit hinaus gearbeitet wurde, 2%. Für Angestellte mit 40jähriger Tätigkeit ein volles Monatseinkommen.*

Ferner wurde jedem Pensionär ein Jubiläumsgeschenk von RM 100,- *zugebilligt* – und auch die Herren von Vorstand und Aufsichtsrat vergaßen sich nicht. So wurde dem gesamten Vorstand ein *Jubiläumsgeschenk in Höhe eines Monatsgehalts* gemacht und die Herren Mirswa und Lempelius erhielten *für ihre Treuhändertätigkeit* 5000 bzw. 3000 Reichsmark jährlich.

Obwohl die Bauwerft zu diesem Zeitpunkt noch immer stilllag, war die Belegschaft bereits wieder 1000 Mitarbeiter stark. Allerdings war man zu diesem Zeitpunkt noch mit der Fertigstellung der letzten beiden Neubauten aus dem Hansa-Programm beschäftigt. Weiter heißt es in dem Protokoll:

Ob wir später im Reparaturgeschäft einen Ausgleich finden können, läßt sich z.Zt. noch nicht übersehen, es sieht aber so aus, als wenn dieses für die nächste Zeit möglich ist. Es konnten zwei Auslands-Reparaturen im Werte von ca. 200 000 US-Dollar abgeschlossen werden für die jugoslawische Regierung. [...] Herr Oberbürgermeister Möller, unterstützt von Herrn Konsul Christiansen, schlägt vor, daß sich die Werft am Abwrackgeschäft beteiligen solle. Es liegen 42 U-Boote im Hafen, die zur Verschrottung freigegeben sind.

Zugleich wurde beklagt, dass bereits wieder ein erheblicher Mangel an Arbeits- und vor allem an Fachkräften herrsche und dass die »Gefolgschaft«, wie der Mitarbeiterstamm immer noch genannt wurde, nur noch bereit sei, 40 Stunden in der Woche zu arbeiten. Zudem gebe es Schwierigkeiten mit dem Wohnungsamt hinsichtlich der Unterbringung der durch das Arbeitsamt angeforderten Arbeitskräfte aus dem Umland bzw. von auswärts. Darüber hinaus hatte man mit einem nicht unerheblichen Kohlen- und Materialmangel zu kämpfen, der dazu führte, dass die Tore der FSG im März 1947 kurzfristig geschlossen werden mussten.

Ab 1948 konnte dann mit Genehmigung der Alliierten Militärregierung ein Neubauprogramm angeschoben werden, das die Produktion von insgesamt 100 Fischdampfern vorsah. Hinter dieser Absicht stand die Maßgabe, die immer noch sehr schlechte Versorgung der Bevölkerung mit Nahrungsmitteln, vor allem mit Eiweiß, erheblich zu verbessern. Die FSG erhoffte sich von diesem Neubauprogramm recht viel, tatsächlich wurden aber nur vier Fischdampfer gebaut. Den Anfang dabei machte die KIEL, die als Baunummer 514 am 21. Oktober 1948 auf Kiel gelegt und am 18. März 1949 vom Stapel gelassen wurde. Der Bau dieser relativen kleinen und durchaus einfachen Schiffe bedeutete für viele FSG-Mitarbeiter eine Umstellung. Christian Elbert, Jahrgang 1912, erinnert sich:

Nach dem Krieg haben wir erst Fischdampfer gebaut. Das war vielleicht was! Da mussten wir die Kojen bauen, mit so Schiebetüren dran. Außerdem hatten die noch richtige Kohleöfen im Logis. Das muss man sich mal vorstellen, so sind die da auf Fischfang gegangen. Das war

schon ein Unterschied. Vorher hatten wir die großen und gut ausgestatteten Handelsschiffe gebaut und dann diese Fischdampfer.

In der Aufsichtsratssitzung vom 11. Juli 1949 wurde im Bericht über die allgemeine Lage der Werft verlautbart:

Die Belegschaftszahl hat sich noch nicht verändert, wir beschäftigen immer noch ca. 1104 Mann; wir haben Abgänge zu verzeichnen gehabt, andererseits sind aber auch Arbeiter eingestellt worden.

Die vier Fischdampferneubauten sind zur Zufriedenheit der Auftraggeber abgeliefert, der letzte im Juli d. Ms. Anfang Juli haben wir auch ein Kühlschiff für dänische Rechnung abgeliefert, es handelte sich um eine amerikanische Korvette, welche in ein Frachtschiff mit Kühlanlage umgebaut ist. [...] Wir haben noch eine größere Umbau- und Instandsetzungsarbeit am Dampfer PARIS für die Reederei L.R. Schmith & Co., Kopenhagen. [...] D PARIS erhält eine neue Ölförderungsanlage.

Für norwegische Rechnung liegt das Schiff NORSEL an der Werft. ein früherer Schlepper, welcher während des Krieges für deutsche Rechnung gebaut werden sollte, und dann liegen geblieben ist, wird in ein Expeditionsschiff umgebaut. Es ist eine engl. norw. schwed. Gesellschaft gegründet, die mit diesem Schiff Forschungen am Südpol vornehmen will.

Die Aussagen zeigen, dass durchaus Improvisationstalent bei der Auftragsbeschaffung bewiesen werden musste. Des Weiteren wurde auf ein interessantes Neubauprojekt hingewiesen, von dem sich die FSG den erneuten Einstieg in den Neubaumarkt erhoffte. Es handelte sich um zunächst zwei Schiffe im Auftrag eines Flensburger Reederkonsortiums, der »Flensburger Trampreeder Gesellschaft« und der »Flensburger Schiffsparten-Vereinigung A.G. & Co. G.m.b.H.«, die nach den Bestimmungen des Potsdamer Abkommens unter bestimmten Auflagen gebaut werden durften. Beide Schiffe waren mit 1500 BRT vermessen, also relativ klein, und mussten mit Kohlenfeuerung betrieben, also als Dampfschiffe gebaut werden:

Die Finanzierung der beiden Neubauten von 1500 BRT [...], die sich als sehr schwierig gestaltete, ist im Laufe der vorigen Woche zum Abschluß gekommen. Das Land Schleswig-Holstein war nicht bereit, zwei Gesellschaften mit beschränkter Haftung mit nur DM 20 000,- Eigenkapital die notwendigen Kredite in Höhe von 2 Millionen zur Verfügung zu stellen. Das Land verlangte eine Kapitalerhöhung auf DM 100 000,-. Da sich die beiden Gesellschaften hierzu nicht in der Lage sahen, haben sich das Land Schleswig-Holstein (über die Wirtschaftsaufbaukasse) und die Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft bereiterklärt, bei beiden Gesellschaften sofort mit einer Beteiligung in Höhe von je DM 80 000,- einzutreten, damit die geforderte Kapitalerhöhung auf je DM 100 000,- sofort durchgeführt werden kann.

Rolf-Dieter Nissen erinnert sich: *Die »Trampreeder-Gesellschaft« bestand aus vier Partnern und es wurde zunächst bestellt der Dampfer FLENSAU, der im März 1950 abgeliefert wurde. Das war das zweite Schiff damals, das in Deutschland gebaut wurde nach dem Krieg. Dann kamen wir mit der FLENSAU. Da hatten die Schüler hier schulfrei, um sich anzugucken, wie das ist, wenn ein Schiff vom Stapel läuft. Das muss man sich vorstellen. Es war ein Riesen-Ereignis. Hinterher gab es eine Stapellauf-Feier im »Gnomenkeller«, der nur für die Stapellauf-Gäste reserviert worden war. Anwesend waren natürlich auch der damalige Minister Pelzer und der damalige Ministerpräsident, ich glaube das war Bertram – alles war da, denn da stand Flensburg ganz oben an (Interview mit Herrn Rolf-Dieter Nissen und Herrn Uwe Otzen vom 30. Juni 2004).*

Die 1950er Jahre: Spürbarer Aufwind

Anfang der 1950er Jahre ging es wieder zügig bergauf. Wie Detlefsen ausdrücklich betont, füllten sich die Auftragsbücher deshalb, weil zum einen seitens der Alliierten mit der Verabschiedung des Marshall-Plans 1949 positive Signale für die deutsche Wirtschaft allgemein gestellt wurden und zum anderen ein enorm großer Bedarf der Welthandelsflotte insgesamt bestand. Viele Handelsschiffe waren während des Krieges verloren gegangen oder zerstört worden. Mit dem erneuten Aufschwung des Welthandels stieg naturgemäß die Nachfrage nach Schiffsraum enorm an. Schon in der Aufsichtsratssitzung vom 30. Juni 1950 wurde erfreut vermerkt, dass die FSG zehn Schiffsneubauten in Auftrag habe, darunter weitere Schiffe für die Flensburger Trampreeder und für die Hamburger Reederei Essberger, aber auch für die Reederei Neptun in Bremen. Darüber hinaus hatten diverse Reparaturaufträge abgeschlossen werden können:

Diese günstige Beschäftigungslage wird es uns gestatten, den Arbeiterbestand von 1500 auf ca. 2000 Köpfe bis Ende dieses Jahres zu erhöhen. Sobald das Bundesgesetz für den Wiederaufbau der Handelsflotte vom Bundestag angenommen ist, wird sich die Beschäftigungslage weiterhin günstig entwickeln. Es liegen verschiedene Projekte vor, die jetzt ausgearbeitet werden, u.a. Schiffe bis zu 10 000 Tonnen Tragfähigkeit für Hugo Stinnes und für die Hamburg-Amerika Linie. Wir haben auch verschiedene Aufträge auf Schiffsneubauten aus dem Ausland vorliegen. Es ist auch hier zu hoffen, daß bald die einschränkenden Bestimmungen über den Exportschiffbau aufgehoben werden.

Quellen und Literatur:

- Aufsichtsrat-Copie-Buch der FSG, 1930-1933. StA Flensburg, FSG 123.
 Bedürftig, Friedemann: Lexikon Drittes Reich. Hamburg 1994.
 Bohn, Robert, Danker, Uwe, und Köhler, Nils (Hrsg.): Der »Ausländereinsatz« in Flensburg 1939-1945. (= Schriftenreihe des Instituts für schleswig-holsteinische Zeit- und Regionalgeschichte, Bd. 9). Bielefeld 2002.
 Boie, Cai: Schiffbau in Deutschland 1945-1952. Die verbotene Industrie. Bad Segeberg 1993.
 Broszat, Martin, und Frei, Norbert (Hrsg.): Das Dritte Reich im Überblick. Chronik, Ereignisse, Zusammenhänge. 3. Aufl. München 1992.
 Buchheim, Christoph: Zur Natur des Wirtschaftsaufschwungs in der NS-Zeit. In: Buchheim, Christoph (Hrsg.): Zerrissene Zwischenkriegszeit. Wirtschaftshistorische Beiträge. (= Festschrift Knut Borchardt). Baden-Baden 1994, S. 97-119.
 Büttner, Ursula, und Jochmann, Werner: Hamburg auf dem Weg ins Dritte Reich. Entwicklungsjahre 1931-1933. 3. Aufl. Hamburg 1985.
 Deschimag. Unter: <http://www.werften-fischtown.de/deschimag>.
 Detlefsen, Gert-Uwe: Flensburger Schiffbau-Gesellschaft 1872-1982. 110 Jahre Schiffbau in Flensburg. Hamburg 1982.
 Fisser, Marc: Schiffbau an der Unterweser in der Weimarer Zeit. Bremerhaven 1995.
 Flensburger illustrierte Nachrichten, Jahrgänge 1936 und 1937. Archiv LZB, Flensburg.
 Fliegerangriff in den Morgenstunden 23./24.9.1942. (Darin: Verfahren gegen Lempelius). StA Flensburg, FSG 162.
 Geschäftsberichte der FSG 1924 bis 1947. StA Flensburg, XII Fa FSG 279. (Diese Sammlung ist nicht vollständig, einige Exemplare auch der beginnenden 1950er Jahre befinden sich darüber hinaus im Archiv des Flensburger Schiffahrtsmuseums.)
 Geschäftsberichte der FSG 1948-1956. StA Flensburg, XII Fa FSG 280.
 Haase, Nicolai: Flensburgs wirtschaftliche und finanzielle Notlage nach der Abtretung Nordschleswigs. In: Der Schleswig-Holsteiner, Jahrgang 1929, Heft März, S. 97-100.
 Hansaprogramm 1943-1948. StA Flensburg, XIII Fa FSG 189.
 Hauser, Klaus: U-Bootbau von 1939 bis 1945 in Flensburg. Eine Zusammenstellung u.a. nach Listen aus dem U-Boot-Archiv Möltenort. StA Flensburg, XII HS 2172.
 Hildebrandt, K.: Das Dritte Reich. In: Oldenbourg Grundriß der Geschichte, Bd. 17. 3. Aufl. 1987.
 Hofer, Walter (Hrsg.): Der Nationalsozialismus. Dokumente 1933-45. Frankfurt/Main 1957.
 Hohnsbehn, Harald: Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter in Flensburg. In: Ausgebürgert. Ausgesondert. Opfer politischer und rassistischer Verfolgung in Flensburg 1933-1945. (= Flensburger Beiträge zur Zeitgeschichte. Bd. 3). Flensburg 1998, S. 89-121.
 Joho, Michael: Die Geschichte der Metallarbeiterbewegung und ihrer Gewerkschaften in Flensburg. Hamburg, Flensburg 1992.

- Keitsch, Christine: Vom Nieter zum Schweißer – Vom Konstrukteur zum Schiffdesigner. 130 Jahre Arbeit auf der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft. Flensburg 2002.
- Klußmann, Jan: Zwangsarbeit in der Kriegsmarinestadt Kiel 1939-1945. In: Jensen, Jürgen (Hrsg.): Mitteilungen der Gesellschaft für Kieler Stadtgeschichte, Band 81. Bielefeld 2004.
- Kriegsschäden FSG 1942-1943. StA Flensburg, VIII G 26.
- Krützfeldt, Lutz: Literaturbericht zur Geschichte des modernen deutschen Schiffbaus bis 1945. In: DSA 14, 1991, S. 157-198.
- Kuckuck, Peter: Seefahrt unter dem »Hungerhaken«. Die Bemühungen der Nationalsozialisten um die politische Organisation der deutschen Seeleute. In: DSA 21, 1998, S. 101-121.
- Lempelius, Ove: 75 Jahre Flensburger Schiffbau-Gesellschaft. (Festschrift). Flensburg 1951.
- Lempelius, Ove: Geschichte der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft in Flensburg in der Zeit von 1935 bis 1945. Rechenschaftsbericht der Geschäftsführung der FSG, 18. Dezember 1952. 7 Seiten. Archiv Flensburger Schifffahrtsmuseum.
- Maack, Hans: 100 Jahre Schifffahrt, Schiffbau und Häfen. Hamburg 1964.
- Magistrat der Stadt Flensburg (Hrsg.): Flensburgs wirtschaftliche und finanzielle Notlage nach der Abtretung Nord-schleswigs. Denkschrift des Magistrats der Stadt Flensburg. März 1928.
- Meyhoff, Andreas: Blohm & Voss im »Dritten Reich«. Eine Hamburger Großwerft zwischen Geschäft und Politik. (= Hamburger Beiträge zur Sozial- und Zeitgeschichte, Bd. 38). Hamburg 2001.
- Möller, Christian: 35 Jahre Maschinenbau der FSG in Wort und Bild. Handschriftliche Aufzeichnungen vom 18. Februar 1948. Flensburger Stadtarchiv.
- Ostersehlte, Christian: Von Howaldt zu HDW. 165 Jahre Entwicklung von einer Kieler Eisengießerei zum weltweit operierenden Schiffbau- und Technologiekonzern. Hamburg 2004.
- Petersen, Peter Hansen, Schütt, Hans-Friedrich, Vaagt, Gerd (u.a.): Flensburg von 1920 bis 1960. In: Flensburg. Geschichte einer Grenzstadt. (= Schriften der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte, Nr. 17). Flensburg 1966, S. 421-476.
- Protokoll der FSG 1919-1947. StA Flensburg, XII Fa FSG 117.
- Rübner, Hartmut: Konzentration und Krise der deutschen Schifffahrt. Maritime Wirtschaft und Politik im Kaiserreich, in der Weimarer Republik und im Nationalsozialismus. (= Deutsche Maritime Studien, Bd. 1). Bremen 2005.
- Schartl, Matthias: Rote Fahnen über Flensburg. KPD, linksradikale Milieus und Widerstand im nördlichen Schleswig-Holstein 1919-1945. Flensburg 1999.
- Schiffbau, Schifffahrt und Hafenbau. Zeitschrift für die gesamte Industrie auf schiffbautechnischen und verwandten Gebieten. Amtliches Mitteilungsblatt der Schiffbautechnischen Gesellschaft, Berlin. Jahrgänge 1933 bis 1939.
- Schmelzkopf, Reinhardt: Die deutsche Handelsschifffahrt 1919 bis 1939. Bd. 1: Chronik und Wertung der Ereignisse in Schifffahrt und Schiffbau. Oldenburg, Hamburg 1974.
- Schwensen, Broder: Verführt, verfolgt, verschleppt: Aspekte nationalsozialistischer Herrschaft in Flensburg 1933-1945. Flensburg 1996.
- Schwensen, Broder: Lange Schatten. Das Ende der NS-Diktatur und frühe Nachkriegsjahre in Flensburg. Flensburg 2000.
- Schütt, Otto: Wirtschaftliche Verhältnisse Flensburgs (1935). StA Flensburg, XII HS 1426, Aufsätze und Nachrichten.
- Tilly, Richard, und Huck, Norbert: Die deutsche Wirtschaft in der Krise 1925 bis 1934. Ein makroökonomischer Ansatz. In: Buchheim, Christoph (Hrsg.): Zerrissene Zwischenkriegszeit. Wirtschaftshistorische Beiträge. (= Festschrift Knut Borchardt). Baden-Baden 1994, S. 45-96.
- Vaagt, Gerd: Die Industrialisierung Flensburgs. In: Diederichs, Urs J. (Hrsg.): Schleswig-Holsteins Weg ins Industriezeitalter. Hamburg 1986, S. 94-109.
- Wagner, Wilhelm J.: Knaurs Bildatlas Drittes Reich. Augsburg 2001.
- Witthöft, Hans Jürgen: Tradition und Fortschritt: 125 Jahre Blohm & Voss. Hamburg 2002.
- Wulf, Peter: Revolution, schwache Demokratie und Sieg in der »Nordmark«. Schleswig-Holstein in der Zeit der Weimarer Republik. In: Geschichte Schleswig-Holsteins von den Anfängen bis zur Gegenwart. Neumünster 1996, S. 514-548.

Crisis and the Economy: The Flensburger Schiffbau-Gesellschaft from the Great Depression to the End of World War II

Summary

To be sure, the history of the Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (FSG; Flensburg Shipbuilding Company) has already been variously published, particularly in the 1980s and '90s. Those studies, however, were limited primarily to the context of shipbuilding itself and the presentation of the vessels constructed by the FSG. Far less attention was paid to economic and, above all, social aspects and interrelationships.

This article takes a different approach. It focuses chiefly on the economic fate of this prestigious Flensburg enterprise in the context of the social and political framework conditions of the era in question. For the FSG, and indeed for all German shipbuilding enterprises, the period between the world wars was characterized by major upheavals which were the consequences of inflation and world depression. In response, the company management was called upon to develop new strategies for survival, entrepreneurial courage, fantasy and the willingness to take risks, economic farsightedness and, not least of all, a fine instinct for the political situation.

The contribution retraces the company history from 1923 to the early 1950s. Based on surviving correspondence, business reports and other sources, it provides lively insights into the company's efforts to defend itself against the threat of bankruptcy and hostile acquisition, master the political, economic and social challenges arising during the period of the "Third Reich" and Second World War, and finally, after 1945, starting out again from scratch. Extensive sources and pictorial material were evaluated for the analysis hereby submitted. Moreover, it proved possible to supplement that material with statements by witnesses to the historical events, who openly answered the author's questions within the framework of various interviews carried out over a period of two years.

Crise et conjoncture. La société de construction navale Flensburger Schiffbau-Gesellschaft, de la crise économique mondiale à la fin de la Deuxième Guerre mondiale

Résumé

Certes, l'histoire de la Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (FSG) a déjà fait l'objet de publications, surtout au cours des années 1980 et 1990, toutefois, elles se réduisaient en première ligne au contexte de la construction navale et à une présentation des navires construits par la FSG. Les éléments économiques autant que sociaux avant tout, pas plus que le contexte social lui-même, ne furent de loin examinés aussi minutieusement.

L'article qui suit a mis en avant d'autres accents, par exemple sur l'adresse avec laquelle cette entreprise renommée de Flensburg a su s'adapter aux conditions sociales et politiques de chaque époque. Comme pour toutes les entreprises allemandes de construction navale, la période entre les deux guerres fut également marquée de profonds bouleversements pour la FSG, en raison de l'inflation et de la crise économique mondiale qui exigèrent de la direction le développement de nouvelles stratégies de survie, du courage d'entrepreneur, de la fantaisie et d'être prête à prendre des risques, une clairvoyance économique et enfin, du doigté politique.

L'article retrace la carrière de l'entreprise de 1923 au début des années 50. La correspondance, les rapports d'activité et autres sources qui ont été conservés offrent un aperçu vivant sur les efforts fournis par la firme pour éviter la faillite menaçante et les rachats hostiles, surmonter les défis politiques, économiques et sociaux surgis à l'époque du Troisième Reich et de la Deuxième Guerre mondiale, et après 1945, pour trouver un nouveau départ. L'analyse offerte ici est basée sur le dépouillement d'un important matériel de sources et iconographique. De surcroît, l'auteur a bénéficié des déclarations de témoins de l'époque qui, au cours de différentes interviews effectuées sur deux ans, se tinrent à sa disposition, complétant ainsi la recherche.